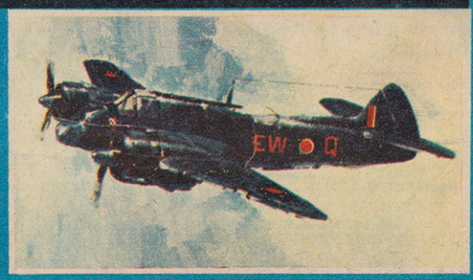
PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606

SP

Dramatyczna ucieczka

z portu pod osłoną samolotów — str. 9



29 (1703) • 15.07.1984 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Efektowne skoki piętrowe (canopy relative work). O rekordach spadochronowych — na str. 4.

Zdjęcia: archiwum

Z LOTU PO KRAJU —

PRZED ŚWIĘTEM LOTNICTWA W DĘBLINIE

Przed Świętem Lotnictwa — 23 sierpnia — z okazji zbliżającej się 40 rocznicy ludowego Lotnictwa Polskiego, rzecznik prasowy MON oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych zaprosiły 26 czerwca grupę 50 dziennikarzy prasy, radia i telewizji do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Obowiązki gospodarza spotkania, pod nieobecność komendanta WOSL, pełnił jego zastępca ds. politycznych płk mgr **Marek Markiewicz.**

Pobyt swój w uczelni dziennikarze zaczęli od złożenia wiązanki kwiatów pod pomnikiem Bohaterskich Lotników zwiedzili Salę Tradycji i obiekty szkoleniowe WOSL.

Na spotkanie z dziennikarzami zaproszono również weteranów lotnictwa wojskowego, wychowanków dęblińskiej szkoły lotniczej, związanych z nią wieloma latami służby i pracy dydaktycznej. Byli wśród nich: płk rez. pil. **Kazimierz Pieniążek**, który wychował się w OSL i doszedł do stanowiska zastępcy komendanta ds. pilotażu; płk rez. pil. **Jerzy Bażanow**, płk rez. pil. **Tadeusz Dalecki**, znany pisarz lotniczy; płk rez. pil. **Rafał Bulak.** Konsultacji historycznej dotyczącej 40-lecia ludowego lotnictwa i tradycji dęblińskiej Szkoły Orląt udzielał płk dr **Zygmunt Bulzacki.**

W godzinach popołudniowych odbyła się konferencja prasowa, której przewodniczył zastępca rzecznika prasowego MON, płk **Symforian Chwiłkowski.** Wzięli w niej udział: dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc** i jego zastępca ds. politycznych płk dr **Jan Celek.** Dowódca WL przedstawił dziennikarzom czterdziestoletnie tradycje ludowego Lotnictwa Polskiego oraz osiągnięcia i przemiany, jakie dokonały się w tym okresie. Wiele uwagi poświęcił braterskiej pomocy, jakiej udzielał i udziela polskiemu lotnictwu Związek Radziecki. Gen. T. Krawczyc i płk J. Celek odpowiedzieli na liczne pytania dziennikarzy.

W czasie swego pobytu w Dęblinie dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw pil. Tytus Krawczyc, dokonał otwarcia wystawy autorskiej **Leszka Wróblewskiego** pt. „Wojska Lotnicze w obiektywie fotoreportera WAF". Wystawa, przygotowana na 40-lecie ludowego Lotnictwa Polskiego, eksponowana będzie w WOSL, potem w Poznaniu, m. in. w Pałacu Kultury, a następnie pokaże się ją w jednostkach Wojsk Lotniczych. Przy tej okazji generał T. Krawczyc wręczył białą broń boczną — kordziki dyrektorowi WAF płk. **Stefanowi Nowakowskiemu** i autorowi wystawy **Leszkowi Wróblewskiemu,** w dowód uznania za popularyzację problematyki Wojsk Lotniczych w fotografii.

Niekorzystne warunki atmosferyczne panujące tego dnia w Dęblinie nie pozwoliły na przeprowadzenie pokazów lotów szkolno-treningowych.

KONFERENCJA HISTORYCZNA WOJSK LOTNICZYCH W POZNANIU

W Poznaniu odbyła się 25 czerwca br. konferencja historyczna na temat 40 lat rozwoju Wojsk Lotniczych. Otworzył ją dowódca Wojsk Lotniczych, gen dyw. pil. **Tytus Krawczyc.** Wzięli w niej udział: zastępca Głównego Inspektora Techniki WP, szef techniki lotniczej gen. bryg. doc. dr inż. **Mieczysław Sikorski,** zastępcy dowódcy Wojsk Lotniczych: ds. politycznych płk dr **Jan Celek,** ds. liniowych gen. bryg. pil. **Michał Polech,** ds. techniki i zaopatrzenia gen bryg. **Zdzisław Pietrucha;** zastępcy dowódcy Wojsk OPK: ds. politycznych gen. bryg. **Tadeusz Kojder** i ds. liniowych gen. bryg. pil. **Andrzej Rybacki;** komendant Wydziału Lotniczego ASG gen. bryg. pil. prof. dr **Zdzisław Żarski.** Przybyła także grupa zaproszonych weteranów ludowego Lotnictwa Polskiego, seniorów i działaczy, a także Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych. Obecna była delegacja Armii Radzieckiej z gen. **Walentynem Sieriebriakowem** i gen. **Aleksandrem Masłowem.** Przybył również na obrady, zaproszony przez DWL, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, gen lotnictwa **Michał Odincow,** zasłużony lotnik ZSRR.

Konferencji przewodniczył zastępca dowódcy WL ds. politycznych płk dr Jan Celek. Referat wprowadzający pt. „Powstanie i etapy rozwoju Wojsk Lotniczych w 40-leciu PRL" wygłosił dowódca WL, gen. dyw pil. Tytus Krawczyc. Charakterystykę pracy partyjno-politycznej w Wojskach Lotniczych w okresie 40-lecia przedstawił płk dr Jan Celek. Z kolei rozwój techniczny Wojsk Lotniczych i jego wpływ na taktykę i metody szkolenia zreferował gen. bryg. pil. Michał Polech, a rozwój służb technicznych i zaopatrzenia Wojsk Lotniczych w 40-leciu omówił gen. bryg. Zdzisław Pietrucha. Ogółem wygłoszono 4 referaty, 5 komunikatów, a 4 nie wygłoszone komunikaty złożono do protokołu konferencji.

W wystąpieniu końcowym dowódca WL gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc stwierdził m. in., że konferencja spełniła założony cel, a materiały z niej obrazujące rolę lotnictwa w systemie obronnym PRL posłużą do patriotycznego wychowania lotników oraz będą podstawą do popularyzowania wkładu i osiągnięć lotnictwa wojskowego w rozwój naszego ludowego państwa.

NARADA W WARSZAWIE ORGANIZACJI OBRONNYCH I SPORTOWYCH PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

W dniach 26—28 czerwca br odbyła się w Warszawie narada przewodniczących organizacji obronnych i sportowych państw socjalistycznych. Jej rangę podkreślał fakt, że odbywała się ona w roku jubileuszu 40-lecia PRL oraz 40-lecia patriotyczno-obronnej działalności Ligi Obrony Kraju.

W naradzie udział wzięły delegacje: Organizacji Obronnej przy Radzie Ministrów Bułgarii (OSO), Związku Współpracy z Wojskiem (SVAZARM) — Czechosłowacja, Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu — Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Stowarzyszenia Wojskowo-Patriotycznego Wychowania (Sempi) — Kuba, Stowarzyszenia Obronnego (OSO) — Mongolia, Stowarzyszenia Sportu i Techniki (GST) — NRD; delegacja Organizacji Sportowych i Młodzieżowych Rumunii, Węgierskiego Związku Obronnego (MHSZ) — Węgry, Organizacji Powszechnego Wychowania Wietnamu oraz Dobrowolnego Stowarzyszenia Współdziałania z Armią, Lotnictwem i Marynarką Wojenną (DOSAAF) — ZSRR. Gospodarzem narady był Zarząd Główny LOK.

Celem narady była ocena wyników dotychczasowej współpracy organizacji obronnych i sportowych krajów socjalistycznych a także nakreślenie głównych kierunków współdziałania na najbliższe lata. Przyjęto dokumenty programowe, w tym plan współpracy oraz zatwierdzono regulamin zawodów w sportach techniczno-obronnych pod nazwą „braterstwo broni".

Przewodniczących delegacji przyjął zastępca członka Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej PRL, gen. broni **Florian Siwicki.**

START POLSKICH PILOTÓW W SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH EUROPY WE FRANCJI

We francuskiej miejscowości Vinon Sur Verdon, u podnóża Alp, przeprowadzono na przełomie czerwca/lipca szybowcowe mistrzostwa Europy. Wzięli w nich także udział polscy piloci: **Franciszek Kępka, Janusz Centka, Stanisław Wujczak, Stanisław Witek,** którzy startowali na zasadzie wymiany bezdewizowej, na wypożyczonym od organizatora sprzęcie.

Do chwili zamknięcia numeru (4.07.) nie znane nam były rezultaty mistrzostw i wyniki polskich reprezentantów. Poinformujemy o nich w następnych numerach.

WIELKI SUKCES POLSKICH PILOTÓW WE WŁOSZECH

- **Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski wicemistrzami świata**
- **Srebrny medal Polaków drużynowo**

We włoskiej miejscowości Parma przeprowadzono w dniach 29 czerwca — 1 lipca IV Samolotowe Mistrzostwa Świata Rajdowo-Nawigacyjne. Startowało 27 załóg z 9 krajów, wśród nich trzy polskie załogi na samolotach Zlin-142W.

Polacy odnieśli w mistrzostwach wielki sukces. Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski zdobyli tytuł wicemistrzowski — 112,50 pkt. Zwyciężył Włoch Luigi Ferri — 48,00 pkt. Polacy zajęli 2 miejsce także w punktacji drużynowej, ustępując jedynie gospodarzom mistrzostw. Trzecie miejsce zajęła drużyna RFN. Miejsca pozostałych Polaków: 7 Krzysztof Lenartowicz i Edward Popiołek — 164,50 pkt., 8. Jan Baran i Wacław Nycz — 165,50 pkt.

Mistrzostwa przeprowadzono wśród wielu uchybień organizacyjnych. Włoskie władze wojskowe do ostatniej chwili nie zgadzały się na rozegranie II etapu. Dopiero po licznych interwencjach, m. in. prasy, etap ten doszedł do skutku. Jego trasa była jednak 6-krotnie zmieniana, skasowano dużo odcinków, zmieniono obowiązujące od lat zasady. Zaprzestano m. in. wykładania znaków i identyfikacji zdjęć z obiektami na ziemi. Zdaniem obecnych na mistrzostwach polskich dziennikarzy Włosi robili wszystko, aby zapewnić swej drużynie przewagę nad rywalami jeszcze przed rozpoczęciem zawodów. W tej sytuacji wynik Świadka i Korzeniowskiego jest tym cenniejszy.

Naszym pilotom serdecznie gratulujemy wielkiego sukcesu.

W następnych numerach poinformujemy obszerniej o przebiegu mistrzostw w relacjach naszych pilotów.

Na zdjęciu: wicemistrzowie świata — Witold Świadek (z lewej) i Andrzej Korzeniowski — przy swym Zlinie-142W przed wylotem z Warszawy na mistrzostwa do Włoch. Zdjęcie: B. Koszewski

HONOROWE WYRÓŻNIENIE

Prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr **Władysław Hermaszewski,** gościł 29 czerwca br. w siedzibie stowarzyszenia w Warszawie popularnego w naszym kraju przemysłowca francuskiego pana **Josepha Skovajsę,** którego udekorował Złotą Odznaką Aeroklubu i wręczył mu plakietę za Zasługi dla Aeroklubu PRL.

Pani Skovajsa, utrzymujący z Polską stosunki handlowe, znany jest także z licznych osobistych lub organizowanych z jego inicjatywy akcji charytatywnych oraz innych form pomocy na rzecz polskiego społeczeństwa. Jest m. in. inicjatorem i przewodniczącym francuskiego komitetu wspierającego budowę Centrum Zdrowia Dziecka, a osobiście dokonał również znacznych wpłat na fundusz budowy Centrum Zdrowia — Szpitala Matki Polki w Łodzi.

Będąc z pochodzenia Słowakiem, pan Skovajsa żywi wiele sympatii dla ojczyzny swojej żony, rodowitej Polki i sympatię tę odczuł właśnie w formie konkretnej pomocy finansowej Aeroklub PRL, a ściślej polski sport spadochronowy. Pan Skovajsa przekazał mianowicie na rzecz udziału Aeroklubu PRL w organizowanych w sierpniu br. przez Aeroklub Francji XVII Spadochronowych Mistrzostwach Świata kwotę 5 000 dolarów, fundując też niezależnie od tej wpłaty sportowe stroje zawodnicze dla naszego zespołu skoczków.

Otrzymana dotacja umożliwia udział w mistrzostwach świata przynajmniej męskiej reprezentacji spadochronowej Aeroklubu PRL, co wobec istniejących trudności dewizowych początkowo nie było planowane. Dla spadochroniarstwa polskiego ma to tym większe znaczenie, że w rozegranych w czerwcu w Bielsku-Białej Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych Państw Socjalistycznych nasi skoczkowie odnieśli dawno nie notowany sukces, zdobywając w tych zawodach drugie miejsce w konkurencji skoków grupowych oraz srebrny medal drużynowy za uzyskane w ostatecznej klasyfikacji zawodów drugie miejsce zespołowe.

W toku uroczystości honorowego wyróżnienia pana Josepha Skovajsy za jego uczynne współdziałanie z naszym lotniczym stowarzyszeniem, laureat zapowiedział swoją wizytę na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Vichy, deklarując zarazem swoją dalszą pomoc dla Aeroklubu PRL w jego sportowych przedsięwzięciach.

ter.

Na zdjęciu: prezes Aeroklubu PRL gen. Władysław Hermaszewski dekoruje Josepha Skovajsę Złotą Odznaką Aeroklubu PRL.

Zdjęcie: B. Koszewski

ZŁOTY JUBILEUSZ CZYNNEGO LATANIA TADEUSZA GÓRY

Nasz znakomity pilot — szybowcowy, samolotowy i śmigłowcowy, przedwojenny medalista Lilienthala, mieszkający i pracujący obecnie w Świdniku, obchodził 28 czerwca br. niecodzienny jubileusz — 50-lecie czynnego latania.

Jubilatowi składamy serdeczne gratulacje.

O Tadeuszu Górze piszemy obszerniej w „Sportowcach czterdziestolecia".

WYDAWNICTWA

JERZY R. KONIECZNY — KRONIKA LOTNICTWA POLSKIEGO 1241—1945. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 22). Str. 156, cena 80 zł, nakład 29 700 + 300 egz.

INFORMATOR LOTNICZY 1984—1985. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984 Z serii „Biblioteczka Aeroklubu PRL — szkolenie lotnicze". Pod redakcją **Bolesława Gaczkowskiego.** Str. 196, cena 130 zł, nakład 14 800 + 200 egz.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- LOTNICTWO CYWILNE PRL
- PRZEMYSŁ LOTNICZY PRL
- SYLWETKI LOTNIKÓW: SIEMIĄTKOWSKI
- SPOTKANIE SPADOCHRONIARZY BRATNICH KRAJÓW
- KONSTRUKCJE ŚWIATA: MiG-21

z kpt. pil. ADAMEM HODERNYM
z 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków"

MISTRZ PUŁKU

U progu święta lipcowego przedstawiamy jednego z tysięcy pilotów urodzonych w Polsce Ludowej, którzy w okresie czterdziestolecia zdobywali wykształcenie ogólne, a następnie lotnicze i którzy latają jako piloci cywilni lub wojskowi. Przedstawiamy pilota wojskowego urodzonego w małej wiosce na północy naszego kraju. Jego rodzice pracowali w Państwowym Gospodarstwie Rolnym. On sam nie miał możliwości rozpoczynania swych pierwszych kroków w lotnictwie od modelarni lub aeroklubu. Jego droga do kabiny samolotu tłokowego, a następnie odrzutowego nie była podobna do tej tak bardzo nam znanej, którą podąża młodzież zafascynowana lotnictwem. I chociaż nasz rozmówca ominął owe przedszkole lotnicze, sprostał jednak nałożonym nań zadaniom i osiągnął wysoki poziom wyszkolenia w lotnictwie wojskowym. Zdobył tytuł Pilota Roku 1983, jest mistrzem pułku, dowódcą klucza, instruktorem na samolotach naddźwiękowych, ma pierwszą klasę. Ogółem wylatał 800 godzin na samolotach, w tym 500 godzin na dwudziestych pierwszych. Jest młody, ma żonę Małgorzatę oraz dwoje dzieci: Anię (6 lat) i Jarka (4 lata).

— Pana droga do lotnictwa wojskowego była trochę niecodzienna: ani przez modelarnię lotniczą, ani też przez aeroklub...

— To prawda, ale w miejscowości, w której uczęszczałem do szkoły podstawowej, nie było modelarni lotniczej, a w okresie nauki w średniej szkole ekonomicznej, w promieniu wielu kilometrów nie było aeroklubu. Rozbudzone zaciekawienie lotnictwem poprzez książki lotnicze, spotęgowane oglądaniem przelatujących samolotów odrzutowych oraz rozmowami z kolegami szkolnymi — synami pilotów wojskowych — wpłynęło na podjęcie decyzji o lataniu. Ale wtedy nie wiedziałem jeszcze od czego zacząć.

— Punktem zwrotnym, jak sądzę, było ukończenie przez Pana szkoły średniej?

— Tak... ale rodzice nie akceptowali moich zamierzeń i nie wyrazili zgody na ubieganie się o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Woleli, abym zainteresował się samochodami.

— Ostatecznie jednak ukończył Pan szkołę dęblińską?

— Nim przekroczyłem upragnione progi w Dęblinie, zgodnie z życzeniem rodziców złożyłem podanie o przyjęcie do Wyższej Oficerskiej Szkoły Samochodowej w Pile. Byłem wewnętrznie przekonany, że drogą okrężną, poprzez Piłę, trafię wreszcie do Dęblina. Gdy wyjeżdżałem na egzamin konkursowy do Piły, nie dawano mi żadnych szans. O sto dwadzieścia wolnych miejsc ubiegało się cztery tysiące kandydatów. Gdy dowiedziałem się, że po sześciu złożonych egzaminach uzyskałem 12 lokatę — ze szczęścia łzy napłynęły mi do oczu.

— Jak Pana przyjęto w domu i w środowisku, które nie dawało żadnych szans?

— Wszyscy byli zadowoleni i trochę zaskoczeni moim sukcesem. W nagrodę za coroczną pomoc przy żniwach w okresie wakacji oraz za tak dobrze zdany egzamin włączono mnie do wycieczki pracowniczej po Wybrzeżu. Wtedy to po raz pierwszy byłem w Szczecinie oraz po raz pierwszy pływałem wodolotem.

— Sądzę, że przejście z Piły do Dęblina można uznać za niecodzienne?

— Nie tak bardzo. W Pile było kilkunastu podchorążych, którzy chcieli przenieść się do Dęblina. Początkowo mieliśmy pisać podania, ale ubiegło nas ogłoszenie o poszukiwaniu kandydatów do WOSL. Zapisało się nas kilkunastu, a po badaniach lotniczo-lekarskich przyjęto 14. Wszyscy mieliśmy zaliczony pierwszy rok. Dęblin zaczynaliśmy w 1973 od roku drugiego. W Pile przeszedłem twardą szkołę życia. Gdy razem z innymi w zielonym mundurze zaczynałem drugi rok w Dęblinie i kiedy niejednokrotnie wołano za mną „zając", „idzie zając" — nie zrażałem się tym. Chęć latania i dorównania innym była silniejsza niż różnego rodzaju docinki.

— Pierwszy Pana lot z instruktorem i pierwszy lot samodzielny?

— Po zdaniu egzaminów zaliczyliśmy drugi rok i przystąpiliśmy do lotów. Pierwszy lot kandydata na pilota (bo takimi byliśmy nadal) z instruktorem miał wykazać, czy ów kandydat orientuje się w powietrzu, czy znosi przeciążenia, jak się czuje w samolocie, jednym słowem czy ma predyspozycje do latania. Sądzę, że takowe mam, jeśli mój instruktor ppor. pil. Ryszard Nowak pozwolił mi dalej latać. Po wykonaniu określonych lotów z instruktorem przedstawiono mnie dowódcy ppłk. pil. Kopaczowi, z którym odbyłem lot kontrolny. Z kolei wykonałem pomyślnie pierwszy samodzielny lot, a po nim doskonaliłem technikę pilotażu. Jeśli chodzi o trzeci rok, to latałem na Iskrze, a w czwartym — na LiMie.5.

— Wreszcie nadszedł dzień promocji, który utrwala się na zawsze w pamięci pilotów...

— 29 listopada 1976 był dniem pozostawiającym trwały ślad u każdego z pilotów. Każdy z nas inaczej przeżywał promocję, każdy jakoś inaczej się zachowywał. Byliśmy szczęśliwi, że ukończyliśmy szkołę, ale i jednocześnie żal nam trochę było wyjeżdżać z Dęblina. Z tego ostatniego okresu bardzo miło wspominam por. pil. Tadeusza Sekulskiego, mojego instruktora z LiMów.5.

— Sądzę, że sentyment do Dęblina potęguje się w miarę upływu lat od dnia promocji?

— Jest on trochę większy niż do zwykłej szkoły, która uczyła, wychowywała i nadawała określony kierunek ogólny lub zawodowy. Dęblin ma niezaprzeczalny atut przywiązania, sentymentu i tradycji. Gdy po kilku latach przyleciałem do Dęblina, byłem ponownie oczarowany szkołą, korzystną zmianą, jak również jej unowocześnieniem. To wszystko cieszy i napawa dumą z ukończenia takiej, a nie innej szkoły.

— Po latach intensywnego doskonalenia na samolotach naddźwiękowych nastąpił rok najważniejszy dla Pana: rywalizacji o tytuł Pilota Roku. Ale tytuł ten nie jest celem ostatecznym dla pilota?

— To prawda. Dla mnie latanie jest najważniejsze. Ale powrócę do tytułu Pilota Roku. Na początku każdego roku żaden z pilotów nie przypuszcza, że może być kandydatem do wspomnianego tytułu. Każdy stara się wykonywać zadania jak najlepiej i jak najwięcej latać. Rywalizacja jest zacięta, a element współzawodnictwa tak rozłożony, iż każdy pilot ma ambicję być najlepszym. Z końcem roku następuje podsumowanie wyników uzyskanych przez poszczególnych pilotów. Każda eskadra wystawia swego kandydata. Na jego ostateczne wyłonienie ma wpływ wiele czynników: oceny za wylatane godziny, za zastosowanie bojowe, za egzaminy teoretyczne, za zaangażowanie społeczne, za stosunek do służby wojskowej itp. Nie muszę ukrywać, iż każdego roku kilku pilotów ma jednakowe szanse zdobyć tytuł Pilota Roku, ale ostatecznie uzyskuje go tylko jeden pilot.

— Usłyszałem, że dla Pana latanie jest najważniejsze?

— To prawda. Lataniem pasjonuje się. Ciągle mam go za mało. Do lotnictwa przychodzą ludzie, którzy kochają latanie i lotnictwo. Pozostali, którzy znaleźli się w nim przypadkowo, nie wytrzymują tempa, napięcia i sami odchodzą. Gdy nie latam, czegoś, mi brakuje, jestem jakby niezadowolony i czegoś oczekuję. Wtedy często patrzę w niebo i obserwuję samoloty. Żona wówczas śmieje się i mówi z przekąsem: ciągle się oglądasz za samolotami, niczym dwudziestolatek.

— Czy Pan pali papierosy?

— Nie paliłem i nie mam zamiaru tego robić. Nie lubię dymu z papierosów. A ponadto w pełni jestem świadomy, że papierosy są szkodliwe dla zdrowia.

— Czym interesuje się Pan poza lotnictwem?

— Sportem, a szczególnie piłką nożną, która jest dla mnie odprężeniem. Chętnie grywam w piłkę z kolegami.

— Jak Pana rodzice przyjęli wiadomość o zawodzie pilota wojskowego?

— Ojciec przyjął tę wiadomość ze spokojem. Matka natomiast bardziej emocjonalnie; przez dłuższy czas nie mogła się z tym faktem pogodzić.

— Jest Pan żonaty, ma Pan dzieci. Czy żona niepokoi się, gdy Pan wyjeżdża na lotnisko?

— Sądzę, że tak. Niekiedy, po powrocie do domu z nocnych lotów, mówiła mi, że nie spała i słuchała czy latają samoloty. Zawsze, gdy wracam do domu, żona jest uśmiechnięta, zadowolona, a dzieci nie dają nawet mi zdjąć ubrania.

— Czy jest choć trochę prawdy w tym, że pilot zostawiający w domu żonę i dzieci lata bezpiecznie?

— Uważam, że jest w tym dużo prawdy. Jeśli chodzi o mnie, to przestrzegam zasady dobrego i jednocześnie bezpiecznego latania. Żona ma zaufanie do mnie, jest przekonana, że latam bezpiecznie, dlatego też jej niepokój można uznać — tak sądzę — jako normalny. Żona jest bystrym obserwatorem; jeśli wracam z lotniska w dobrym humorze przeznaczonym tylko dla niej, ona szybko domyśla się, że coś mi tam nie wyszło. Ale nie daje mi odczuć, że się czegoś domyśla; albo przy okazji pyta, albo też zapomina. Najczęściej sam mówię o wszystkim, aby rozładować ewentualne napięcie względnie niepokój małżonki.

— Pana opinia o zawodzie oficera pilota?

— Jest to zawód piękny, pełen romantyki współczesnego lotnictwa. Wymaga wytrwałości, ofiarności i zaangażowania. Zawód ten trzeba nie tylko chcieć, ale umieć wykonywać z pasją. Ja kocham latanie i dlatego też moja ocena tego zawodu jest taka, a nie inna.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Zdjęcie: archiwum

SPADOCHRONOWE REKORDY ŚWIATA

Spadochroniarstwo sportowe na świecie przeszło w ostatnim okresie prawdziwą rewolucję. Spowodowały to: z jednej strony systematyczny postęp w doskonaleniu umiejętności zawodniczych, z drugiej zaś wprowadzenie do dyscypliny licznych osiągnięć nowoczesnej techniki. Coraz skuteczniejsze, oparte na naukowych podstawach metody treningowe oraz sprzęt nowej generacji, w tym spadochrony szybujące, spowodowały, iż spadochroniarze wykonują dziś ewolucje, o których kilkanaście, a nawet kilka lat temu nikomu się nie śniło. Ilustracją tego postępu są m.in. spadochronowe rekordy świata. To, co zwrócić może uwagę, to fakt, iż rekordy są bardzo młode. Wyjątkiem są rekordy w konkurencjach klasycznych, takich jak skoki wysokościowe oraz na akrobację. Już jednak tak klasyczne konkurencje jak skoki na celność lądowania nie mają więcej niż dwa lata. Zgodnie bowiem z postanowieniem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), od 1 stycznia 1982 rekordy celnościowe ustanawiane są na nowo, bowiem obowiązujący przedtem cel o średnicy 10 cm, zamieniono na cel zaledwie 5-centymetrowy. Fantastycznego więc wyczynu dokonała Natalia Klinkowa, 22 razy lądując w 5-centymetrowym krążku, a w 23 lądowaniu osiągając wynik 1 cm od celu. Również nocne rekordy Aleksandra Miłowanowa i Cheryl S. Stearns zasługują na uznanie.

Do pojedynku radziecko-amerykańskiego (ZSRR — 20 rekordów, USA — 10 rekordów) zdołali włączyć się tylko spadochroniarze ChRL. Jednym z chińskich rekordów świata jest wynik 5,6 s Zhanga Jianzhanga w akrobacji, będący niewątpliwie marzeniem spadochroniarzy sportowych. Wśród kobiet króluje tu Cheryl A. Stearns, która osiągnęła czas zaledwie o 0,7 s gorszy od Chińczyka. Jest to także wyczyn, który staje się udziałem tylko niewielu... mężczyzn. Z licznych rekordów młodej generacji, w tym w akrobacji zespołowej (relative work) i najnowszych skokach piętrowych (canopy relative work) imponuje zwłaszcza gigantyczna, 27-osobowa formacja oraz 20-osobowe „schody" spadochronowe. Tylko ci, którzy mają rozeznanie w spadochroniarstwie, mogą wyobrazić sobie skalę trudności rekordów i wielkie umiejętności rekordzistów. Dla przykładu warto dodać, że skoki do rekordowej, 72-osobowej (w tym 15 kobiet) formacji wykonano równocześnie z 5 samolotów na wysokości 4 350 m. Gigantyczna figura sformowana została na wysokości 1 700 m i w pełnym składzie spadała do wysokości 1 350 m (potrzebne minimum — 3 s).

	REKORDY OGÓLNE	REKORDY KOBIECE
Klasa G-1-a		
indywidualne skoki wysokościowe /wysokość spadania z zamkniętym spadochronem/	E.Andrejew /ZSRR/ 24 500 m 1.11.1962	E.Fomiczewa /ZSRR/ 14 800 m 26.10.1977
Klasa G-1-b		
indywidualne skoki na celność lądowania - cel o średnicy 0,05 m - w dzień	N.Klinkowa /ZSRR/ 22x0,00 m + 0,01 m 14-24.10.1983	N.Klinkowa /ZSRR/ 22x0,00 m + 0,01 m 14-24.10.1983
- w nocy	A.Miłowanow /ZSRR/ 18x0,00 m + 0,03 m 15-25.10.1983	Ch.A.Stearns /USA/ 11x0,00 m + 0,01 m 10-15.11.1982
Klasa G-1-c		
akrobacja indywidualna	Zhang Jianzhong /ChRL/ 5,6 s 22.06.1982	Ch.A.Stearns /USA/ 6,3 s 27.08.1978
Klasa G-2-b		
skoki 4-osobowej grupy na celność lądowania - cel o średnicy 0,05 m - w dzień	ZSRR 6x0,00 m + 0,04 m 21-26.10.1983	ZSRR 4x0,00 m + 0,03 m 19-22.10.1983
- w nocy	USA 2x0,00 m + 0,1 m 1-9.11.1982	ZSRR 1x0,00 m + 0,11 m 24-25.10.1983
skoki 8-osobowej grupy na celność lądowania - cel o średnicy 0,05 m - w dzień	ZSRR 2x0,00 m + 0,03 m 19-22.10.1983	
- w nocy	ZSRR 1x0,00 m + 0,21 m 20.10.1983	

Klasa G-2-c		
akrobacja zespołowa /relative work/		
G-2-c-1 czas utworzenia 10-osobowej gwiazdy		
- w dzień	ZSRR 2,7 s 15.10.1980	ZSRR 3,4 s 8.10.1981
- w nocy	ZSRR 8,0 s 13.10.1981	ZSRR 13,2 s 14.10.1981
G-2-c-2 największa formacja		
- w dzień	USA 72 osoby 3.04.1983	USA 32 osoby 14.08.1983
- w nocy	USA 27 osób 20.09.1980	-
G-2-c-3 liczba wykonanych formacji /figur/ grupy 4-osobowe		
- w dzień	ZSRR 21 formacji 8.10.1981	ZSRR 19 formacji 8.10.1981
- w nocy	ZSRR 11 formacji 13.10.1981	ZSRR 11 formacji 16.10.1980
grupy 8-osobowe		
- w dzień	USA 17 formacji 11.12.1983	USA 5 formacji 1.03.1980
- w nocy	ZSRR 4 formacje 13.10.1981	ZSRR 2 formacje 13.10.1981
Klasa G-2-d		
skoki piętrowe /canopy relative work/		
G-2-d-1 liczba figur grupy 4-osobowej	ChRL 22 figury 28.05.1983	-
G-2-d-2 czas utworzenia 8-osobowej figury	USA 56,83 s 22.06.1981	-
G-2-d-3 największa figura	USA 20 osób 1.07.1982	-

PRECYZJA PILOTÓW

Zawodnicze samoloty przed startem do kolejnej konkurencji. Na pierwszym planie Piper 38 Tomahawk i Cessny 152 ekip zagranicznych.

Bardzo mocną obsadę miały tegoroczne, II Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Lataniu Precyzyjnym. Na starcie w Łodzi stawiło się aż pięciu mistrzów świata — Szwedzi: Jan-Olof Friskman (mistrz z 1975) i Arne Nylen (1979) oraz Polacy: Krzysztof Lenartowicz (1983), Witold Świadek i Andrzej Korzeniowski (1980). Trzej pierwsi zdobyli tytuły w lataniu precyzyjnym, a dwaj ostatni to mistrzowska załoga w lataniu rajdowym. Doborową stawkę uzupełnili: wicemistrz świata Jan Baran (1983) i brązowy medalista mistrzostw świata Edward Popiołek (1981), najlepsi piloci Szwajcarii — wielokrotni uczestnicy mistrzostw świata oraz czołowi piloci Norwegii i liczne grono pozostałych polskich pilotów z czołówki krajowej.

Ten skład gwarantował sportową rywalizację na wysokim poziomie, i tak było w istocie, tyle że walka o czołowe lokaty była wewnętrzną sprawą Polaków, a ściślej 15-osobowej samolotowej kadry narodowej. Z kadrowiczów tylko mistrz Polski juniorów Piotr Koper dał się wyprzedzić najlepszemu z pilotów zagranicznych, Szwedowi Danowi Hedströmowi.

Zawody rozgrywano według regulaminu ubiegłorocznych, V Samolotowych Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym w Norwegii, z tym iż polskim zwyczajem przeprowadzono trzy konkurencje nawigacyjne, zamiast jednej. Na każdą z nich składały się próby: obliczeniowa, regularności lotu, rozpoznania lotniczego i lądowania. Dodatkową konkurencją były trzy próby lądowań. Konkurencje nawigacyjne wygrali: I — Nycz — 2,6 pkt.; II — Korzeniowski — 1,6 pkt.; III — Świadek — 4,6 pkt. Bardzo dobrze latał reprezentant gospodarzy Jerzy Michalski, który w konkurencjach nawigacyjnych był dwukrotnie drugi i raz czwarty, wyszedł na prowadzenie po drugiej konkurencji i nie oddał go aż do końca. Ostateczne zwycięstwo przypieczętował bardzo dobrymi lądowaniami, co świadczy nie tylko o wysokich już umiejętnościach tego pilota, ale także o jego dużej odporności psychicznej. O pozostałe miejsca na podium zwycięzców toczyła się wyrównana rywalizacja między Wacławem Nyczem, Witoldem Świadkiem, Krzysztofem Lenartowiczem i Andrzejem Korzeniowskim. Najskuteczniejsi byli Nycz i Świadek, którzy zdają się powracać do wysokiej formy. Mniej niż zwykle efektowną formę prezentował aktualny mistrz świata Krzysztof Lenartowicz. Latał jednak równo, czego nie można powiedzieć o Andrzeju Korzeniowskim, który dał się zepchnąć z drugiego miejsca, które zajmował po II konkurencji, aż na miejsce szóste w ostatecznej klasyfikacji. Z wysoko mierzącej młodzieży bliski wysokiego miejsca wśród najlepszych był Janusz Darocha, nie powiodło mu się jednak w ostatnich lądowaniach. Miłą niespodzianką jest natomiast wysokie, piąte miejsce mniej dotąd widocznego Zbigniewa Chrząszcza.

Zawody były ważnym sprawdzianem formy zawodniczej wszystkich pilotów, istotnym zwłaszcza dla reprezentantów naszego kraju na rajdowe mistrzostwa świata i mistrzostwa Europy w lataniu precyzyjnym. Jako takie spełniły swoje zadanie i generalnie potwierdziły zasadność wyboru reprezentacji na te najważniejsze imprezy. Dla pozostałych pilotów były ważną próbą zawodniczą i dobrą szkołą wyczynowego latania na najwyższym poziomie.

Goście zagraniczni, wśród których nie brak przecież głośnych nazwisk, nie odegrali poważniejszej roli w zawodach. Przyzwyczajeni do latania w terenie pofałdowanym i górzystym, sprawiali wrażenie jakby nie mogli sobie poradzić z precyzyjnym lataniem w terenie płaskim. Trudne do identyfikacji były dla nich obiekty, typowe dla polskiego krajobrazu. Pewne niedomówienia regulaminowe sprawiły dodatkowe kłopoty naszym gościom. Nie usprawiedliwiają one jednak przypadków błądzenia i wielominutowych strat w próbach regularności lotu. W sumie jednak start w Łodzi przypadł do gustu pilotom zagranicznym, pomimo iż nie odnieśli sukcesów sportowych. Według opinii polskich pilotów i gości, bezdewizowa wymiana sportowa daje wiele korzyści sportowych i powinna być kontynuowana. Lepsze, wzajemne poznanie warunków latania i rywali stwarza bowiem większe szanse w zawodach najwyższej rangi, jakimi są mistrzostwa Europy i świata. Coraz większe zainteresowanie kontaktami sportowymi z Polakami i startami w Polsce ma kilka powodów. Należą do nich wysoki poziom sportowy naszych pilotów oraz fakt, iż za dwa lata, właśnie w Łodzi, odbędą się III Samolotowe Mistrzostwa Europy w Lataniu Precyzyjnym.

O przygotowaniach do mistrzostw Europy'86 mówiono na posiedzeniu Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, która odbyła się w trakcie łódzkich zawodów, z udziałem Prezydium Zarządu Aeroklubu Łódzkiego. Organizacja mistrzostw Europy jest przedsięwzięciem tyleż ambitnym co pracochłonnym, wymagającym wielkiego wysiłku. Łódź i jej aeroklub chcą wywiązać się z tego zadania jak najlepiej, potrzebne im są jednak większe zainteresowanie i pomoc z zewnątrz, w tym Aeroklubu PRL.

Obserwując organizację i przebieg tegorocznych zawodów w Łodzi, odnotowałem kilka refleksji. Godne szczególnego odnotowania jest to, że zachowana została linia sportowej rywalizacji, wyznaczona przez nieodżałowanego Zdzisława Dudzika. Duży stopień trudności zawodów, staranne przygotowanie poszczególnych konkurencji i prób oraz rozliczenie zadań są zasługą przede wszystkim nowego i młodego trenera kadry narodowej Andrzeja Osowskiego, który w Łodzi był kierownikiem sportowym. Może jeszcze brakuje mu mistrzowskiego wyczucia, które cechowało jego wielkiego poprzednika, ale jest to niewątpliwie człowiek bardzo zaangażowany w to, co robi. Jeśli będzie nadal darzony przychylnością i pomocą, ma szanse kontynuować wielkie dzieło Z. Dudzika, chociaż jest to zadanie bardzo trudne. Słowa uznania należą się komisji sędziowskiej i kadrze technicznej zawodów oraz Aeroklubowi Łódzkiemu, którego w organizacji trudnej imprezy wspomagali przedstawiciele łódzkich władz, organizacji, instytucji i zakładów pracy. Pomimo rozmaitych trudności i niedostatków efekty przeszły oczekiwania, a warunki bytowania pilotów należały do najlepszych w ostatnich latach w naszym kraju. Łódź jeszcze raz udowodniła, że potrafi dobrze zorganizować dużą imprezę lotniczą, co stwarza określone nadzieje na chlubne wywiązanie się jej z organizacji III Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym. Przedtem jednak odbędą się w Łodzi pierwsze mistrzostwa Polski w lataniu precyzyjnym, które będą próbą generalną organizatorów i wszystkich służb mistrzostw Europy.

HENRYK KUCHARSKI

Ekipa szwedzka. Od lewej: J.-O. Friskman, A. Nylen, kierowniczka ekipy i D. Hedström. Zdjęcia autora

ZWYCIĘZCA

Zwycięzca zawodów, Ryszard Michalski (na zdjęciu) latał równo, pewnie i na wysokim poziomie. Jest to jego największy, jak dotąd, sukces sportowy. Gratulując mu sukcesu, spytałem, jaką rolę odegrała znajomość terenu, wszak pan Ryszard jest członkiem i instruktorem lotniczym Aeroklubu Łódzkiego. Odpowiedział mi jednak, iż wbrew pozorom znajomość ta nie odegrała decydującej roli, chociaż niewątpliwie jest to ważny atut w każdych zawodach. Gdy lata się po trasach „chytrze" wykreślonych, gdy punktami zwrotnymi są skrzyżowania polnych dróg lub podobne, jak było podczas łódzkich zawodów, znajomość terenu jest sprawą drugorzędną. Reprezentant gospodarzy bardzo się cieszył z pierwszego, liczącego się już w skali krajowej zwycięstwa. I obiecywał, że również w następnych startach zawodniczych postara się latać jak najlepiej, bowiem łódzkie zwycięstwo jakby dodało mu skrzydeł, a latanie rajdowe i precyzyjne jest dziedziną, w której „odnalazł się" jako sportowiec. Przedtem bowiem próbował swych sił w szybownictwie, jednak bez większego powodzenia.

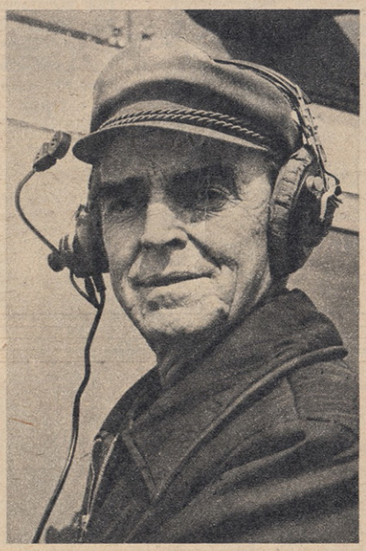
Urodzony w 1956, wylatał łącznie 2 400 h, w tym 1 100 h na szybowcach i 1 300 h na samolotach. Jest instruktorem szybowcowym i samolotowym I klasy. Członek samolotowej kadry narodowej od 1982, szybko się w niej zadomowił. W 1983 odniósł pierwsze sukcesy, którymi było 3 miejsce w Ogólnopolskich Rzeszowskich Zawodach Samolotowych i 5 miejsce w mistrzostwach Polski. Reprezentował barwy narodowe w mistrzostwach CSRS. Jego sukcesywne postępy w lataniu sportowym wskazują na to, iż może być on godnym następcą naszych samolotowych sław, czego mu serdecznie życzymy.

II OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE W LATANIU PRECYZYJNYM
Łódź ● 7–10 czerwca 1984

Miejsce	Pilot /Aeroklub/	Punkty
1	Ryszard Michalski /Łódź/	36,8
2	Wacław Nycz /Rzeszów/	61,7
3	Witold Świadek /Rzeszów/	64,1
4	Krzysztof Lenartowicz /Kraków/	67,3
5	Zbigniew Chrząszcz /Wrocław/	71,9
6	Andrzej Korzeniowski /Toruń/	73,4
7	Włodzimierz Skalik /Częstochowa/	80,2
8	Jan Baran /Rzeszów/	89,4
9	Jan Robaczewski /Toruń/	93,4
10	Edward Popiołek /Kraków/	93,6
11	Marian Wieczorek /Kraków/	94,6
12	Janusz Darocha /Częstochowa/	100,7
13	Mariusz Tajchman /Częstochowa/	101,4
14	Krzysztof Mucek /Łódź/	108,6
15	Dan Hedström /Szwecja/	159,8
16	Piotr Koper /Warszawa/	160,8
17	Paweł Baranowski /Łódź/	161,6
18	Mirosław Gajewski /Kielce/	180,3
19	Dariusz Kubicki /Bydgoszcz/	196,2
20	Marian Ochnio /Częstochowa/	198,7
21	Piotr Rzodkiewicz /Warszawa/	202,3
22	Dariusz Jaworski /Częstochowa/	202,7
23	Arne Nylen /Szwecja/	205,9
24	Marian Zubek /Nowy Targ/	217,0
25	Andrzej Rożnowski /Toruń/	241,5
26	Zbigniew Paczesny /Łódź/	254,8
27	Henryk Kaczmarek /Łódź/	268,9
28	Jan-Olof Friskman /Szwecja/	289,7
29	Roman Szylberg /Łódź/	296,6
30	Andreas Brugger /Szwajcaria/	466,2
31	Bożena Bęben /Krosno/	481,7
32	Heinrich Schawalder /Szwajcaria/	510,8
33	Jolanta Darowska /Lubin/	580,2
34	Olivier Guignard /Szwajcaria/	634,2
35	Janusz Winiarski /Nowy Targ/	785,6
36	Andrzej Wegner /Zielona Góra/	794,6
37	Walter Schneider /Szwajcaria/	819,2
38	Mikael Aksdal Knut Helbekkmo /Norwegia/	1 269,4
39	Steinar Vik /Norwegia/	-

SPORTOWCY czterdziestolecia 2

Stanisław Wielgus
Zdjęcie z lat 50-tych — B. Koszewski



Tadeusz Góra
Zdjęcie współczesne — T. Chwałczyk

ZNAJOMI Z ŻARU

Żar nazywano w końcu lat czterdziestych „mekką szybowników polskich". Tam też pojawiło się wielu młodych pilotów, którzy związali się trwale pracą zawodową z lotnictwem polskim. Jednym z nich był **Stanisław Wielgus** z Aeroklubu Krakowskiego, który w dniach 19—20 października 1949 pobił na szybowcu Komar 48 przedwojenny z 1937 (24 h 15 min) rekord długotrwałości lotu — 35 h 14 min. On też był na Żarze zwycięzcą I ogólnopolskich zawodów szybowcowych juniorów (22—29.05. 1949) oraz autorem innych rekordów, startował w mistrzostwach Polski. W lipcu 1959 został szybowcowym wicemistrzem Węgier. Obecnie jest pilotem doświadczalnym Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

Na Żarze pobito też na szybowcu Żuraw przedwojenny rekord Polski w kategorii D2 (6.04.1948), którego autorami byli: **Edward Adamski** i **Bolesław Kochanowski**, zasłużeni instruktorzy, pierwszy Aeroklubu Poznańskiego, drugi Aeroklubu Wrocławskiego; obaj już nie żyją. Tamże latali m.in.: **Bronisław Żurakowski** (współautor rekordu z Zientkiem), późniejszy współkonstruktor pierwszego polskiego śmigłowca BŻ-1 GIL, obecnie na emeryturze; **Andrzej Brzuska**, rekordzista kraju, obecnie pilot zawodowy lotnictwa gospodarczego; **Ryszard Kosiol**, znany później pilot śmigłowcowy WSK PZL-Świdnik; **Ryszard Witkowski**, obecnie śmigłowcowy pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa w Warszawie; **Tadeusz Rejniak**, wielokrotny kierownik ekipy polskiej na szybowcowe mistrzostwa świata, pracujący do dziś w dziale wyszkolenia Biura ZG Aeroklubu PRL; **Andrzej Abłamowicz**, obecnie pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa w Warszawie, działacz Aeroklubu PRL.

TADEUSZ GÓRA

Na Żarze pojawił się również, po powrocie z Anglii, gdzie walczył w Polskich Siłach Powietrznych, pierwszy sprzed wojny medalista Lilienthala — **Tadeusz Góra**. Na Sępie wykonał (25.10.1948) pierwszy lot na fali: 4 h na wysokości ponad 2 000 m. Na tym typie ustanowił (11.05.1950) rekord Polski w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km — 52,60 km/h. Dalsze dwa rekordy, przewyższenia — 5 038 m i wysokości absolutnej — 5 737 m, ustanowił 23 lipca 1950. Zdobył tym samym diament wysokościowy (przelot 500 km w 1938) i jako drugi pilot na świecie, a pierwszy w kraju uzyskał diamentową odznakę szybowcową; złotą zdobył jako trzeci w 1948. Przez wiele lat był instruktorem w Bielsku-Białej, gdzie się osiedlił i założył rodzinę. Startował w wielu zawodach, m.in. w 1956 w mistrzostwach świata we Francji, brał udział w pokazach, występował w filmie „Pierwszy start" (1950), w 1962 zdobył tytuł szybowcowego mistrza Polski. W styczniu 1953 zajął pierwsze miejsce w konkursie-plebiscycie tyg. „Skrzydła i Motor" na najlepszego szybownika polskiego w latach 1950—1952. W analogicznym plebiscycie „Skrzydlatej Polski" za 1956 uplasował się na drugim miejscu. Jako pierwszy w Polsce Ludowej otrzymał tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu (1955). Po Październiku (w stopniu kapitana) powołany został do wojska, latał na samolotach odrzutowych, po latach służby przeszedł na emeryturę w stopniu podpułkownika. Zaczął pracę zawodową w lotnictwie gospodarczym, zdobył uprawnienia pilota śmigłowcowego i w tym charakterze kilka lat przebywał na kontrakcie za granicą. W 1970 wyróżniony został Medalem Tańskiego. Liczy sobie dziś 66 lat.

W TERENIE PŁASKIM

Z początkiem lat pięćdziesiątych sława Żaru zaczęła nieco przygasać, chociaż mimo zmiennych kolei losu, których mu nie oszczędzono w latach następnych, ostał się do dziś; związany integralnie z Aeroklubem Bielsko-Bialskim służy nadal szybownikom i lotniarzom. W tym czasie szkolenie szybowcowe i latanie wyczynowe zaczęło dominować w terenie płaskim. Na mapie szybowcowej Polski pojawiły się nowe ośrodki, m.in. Lisie Kąty, Inowrocław, Leszno Wlkp., pojawiła się też nowa generacja utalentowanych pilotów sportowców, którzy szeroko rozsławili imię Polski Ludowej w świecie.

W tym czasie **Barbara Dankowska** (obecne nazwisko — Maciąg), wykonała (1.07.1951) przelot szybowcowy 325 km, zdobywając jako pierwsza kobieta w Polsce złotą odznakę szybowcową, ustanowiła także kilka rekordów Polski. Kilkoma rekordami Polski zwrócił na siebie uwagę utalentowany szybownik Aeroklubu Warszawskiego, **Ryszard Bitner**, inicjator Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski", które pod jego imieniem przetrwały do dziś. Zginął śmiercią lotnika w czerwcu 1953.

Zamieszczamy poniżej listę zwycięzców krajowych zawodów szybowcowych i mistrzostw Polski w latach 1948—1983. Nie sposób w tym szkicu przedstawić wszystkich, ograniczymy się więc tylko do najsławniejszych; nie tylko do tych, którzy zdobyli tytuły mistrzowskie, ale wsławili się licznymi rekordami świata i Polski. Rekordowymi lotami legitymowali się: **Ewa Nechay** z Aeroklubu Krakowskiego, **Zbigniew Kirakowski** z Aeroklubu Śląskiego, **Andrzej Ziemiński** z Aeroklubu Warszawskiego, **Jerzy Adamek** z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, **Henryk Zydorczak** z Aeroklubu Ostrowskiego.

Drugie po wojnie krajowe zawody szybowcowe odbyły się w 1951 w Inowrocławiu. Błysnął tam talentem

JERZY WOJNAR

zajmując w nich pierwsze miejsce. Został też zwycięzcą następnych w 1952, a w 1955 zdobył tytuł mistrza Polski. Pilot Aeroklubu Krakowskiego latał dużo i z pasją — mówiono o nim, że ma ptasi instynkt. Ustanowił kilka rekordów Polski i trzy rekordy świata, m.in.: prędkość po trasie trójkąta 100 km — 96,716 km/h (15.05. 1954), prędkość po trasie trójkąta 200 km — 56,879 km/h (14.07.1955), w mistrzostwach świata w Lesznie (1958) zajął 6 miejsce w klasie standard, 10-krotnie reprezentował Polskę w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata (1954—1964). W 1955 przebywał wraz z Jerzym Popielem w Chińskiej Republice Ludowej, dla zapoznania się z warunkami atmosferycznymi i możliwością wykonywania lotów wyczynowych.

Miał jeszcze drugą pasję — saneczkarstwo. Jako zawodnik krakowskiego KS Olsza startował w mistrzostwach Polski i świata. W 1958 zdobył w saneczkarstwie tytuł mistrza świata, a w 1961 wicemistrza.

Po wycofaniu się z czynnego życia sportowego podjął w lotnictwie pracę zawodową. Ma dziś 54 lata, jest samolotowym pilotem doświadczalnym w WSK PZL Warszawa-Okęcie. Na różnego rodzaju pokazach w kraju i za granicą zadziwia wysoką klasą pilotażu. (cdn)

JERZY R. KONIECZNY

ZWYCIĘZCY KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH I MISTRZOSTW POLSKI
/1948-1983/

Rok	Imię i nazwisko pilota/ów/	Aeroklub
1948	Adam Zientek	Bielsko
1951	Jerzy Wojnar	Kraków
1952	Jerzy Wojnar	Kraków
Mistrzowie Polski		
1953	Jerzy Popiel	Wrocław
	Wanda Szemplińska	Warszawa
1955	Jerzy Wojnar /szyb. 1-miejscowe/	Kraków
	Lucyna Bajewska /szyb. 1-miejscowe/	Białystok
	Adam Brzoza /szyb. 2-miejscowe/	
	Maksymiliana Paszyc /szyb. 2-miejscowe/	Wrocław
1956	Marian Gorzelak	Wrocław
1957	Edward Makula	Katowice
1959	Jerzy Popiel	Wrocław
1961	Józef Pieczewski	Łódź
1962	Tadeusz Góra	Bielsko-Biała
1963	Jan Wróblewski	Bydgoszcz
1964	Franciszek Kępka	Bielsko-Biała
1965	Edward Makula	Katowice
1966	Edward Makula	Katowice
1967	Mirosław Królikowski	Warszawa
1969	Andrzej Kmiotek	Warszawa
1970	Henryk Muszczyński	Ostrów
1971	Stanisław Kluk	Stalowa Wola
1972	Stanisław Wujczak	Leszno
1973	Henryk Poźniak	Stalowa Wola
1974	Stanisław Kluk	Stalowa Wola
1975	Stefan Makne /kl. standard/	Poznań
	Julian Ziobro /kl. otwarta/	Krosno
1976	Janusz Centka /kl. standard/	Leszno
	Stanisław Kluk /kl. otwarta/	Stalowa Wola
1977	Wiktor Sznurowski /kl. standard/	Warszawa
	Stanisław Kluk /kl. otwarta/	Stalowa Wola
	Barbara Prinke	Bydgoszcz
1978	Stanisław Witek /kl. standard/	Wrocław
	Edward Makula /kl. otwarta/	Katowice
	Halina Rynkiewicz	Wrocław
1979	Janusz Gogała /kl. standard/	Wrocław
	Janusz Centka /kl. otwarta/	Leszno
	Adela Dankowska	Leszno
1980	Henryk Toboła /kl. standard/	Piotrków Tryb.
	Stanisław Kluk /kl. otwarta/	Stalowa Wola
1981	Arkady Zapolski /kl. standard/	Toruń
	Paweł Frąckowiak /kl. otwarta/	Poznań
	Bożena Demczenko	Lubin
1982	Henryk Toboła /kl. standard/	Piotrków Tryb.
	Stanisław Kluk /kl. otwarta/	Stalowa Wola
1983	Franciszek Kępka /kl. standard/	Bielsko-Biała
	Stanisław Kluk /kl. otwarta/	Stalowa Wola
	Bożena Demczenko-Grzelak	Lubin

NAD POLAMI I BUDOWAMI ZSRR

O znaczeniu lotnictwa dla gospodarki narodowej mówi naczelnik Zarządu Zastosowania Lotnictwa w Gospodarce Narodowej Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR, Stanisław Rodionow.

— Aerofłot jest jedną z największych linii lotniczych na świecie. Przewozi ponad 100 mln pasażerów rocznie. Ale radzieckie lotnictwo cywilne, to nie tylko transport pasażerski. Co mógłby Pan powiedzieć na ten temat?

— Praktycznie nie ma takiej dziedziny gospodarki narodowej, w której nie uczestniczyłoby lotnictwo cywilne. Ponad 100 rodzajów prac wykonywanych jest obecnie samolotami i śmigłowcami. W znacznym stopniu pomagamy też rolnikom (już w 1982 obszar uprawiony przez lotnictwo przekroczył 100 mln ha, dokładnie było 102 mln ha).

Program Żywnościowy ZSRR przewiduje szersze wykorzystanie lotnictwa w rolnictwie. Udowodniono, że pod względem skuteczności rozrzucanie nawozów sztucznych z powietrza, nie tylko nie ustępuje metodzie naziemnej, ale nawet w niektórych przypadkach ją przewyższa. Dzięki lotnictwu zwiększa się zbiór zboża o 2 q z ha i na jednym milionie ha zastępuje ono do 1 500 polowych brygad roboczych i 1 200 ciągników.

Lotnicy wykonują ok. 40% wszystkich prac chemizacyjnych na polach. Chemikalia powinny być rozpylane w ściśle określonym czasie, inaczej cała praca zmieni się w niepotrzebną stratę środków i czasu. Główną zaletą samolotu jest możliwość szybkiej uprawy ogromnych obszarów w odpowiednich okresach agrotechnicznych. Na przykład wydajność samolotu jest 3—4-krotnie większa od maszyn naziemnych przy zasilaniu nawozami, a 25—30-krotnie — przy ochronie sadów i winnic przed szkodnikami. I jeszcze jedna zaleta. W ZSRR jest wiele stref klimatycznych. Daje to możliwość odpowiedniego manewrowania sprzętem i koncentrowania samolotów do prac w odpowiednich rejonach. Na przykład do usuwania liści z krzewów bawełny używa się ponad 1 200 samolotów rocznie.

— Jaką pomocą i w jakich dziedzinach służy Aerofłot krajom socjalistycznym?

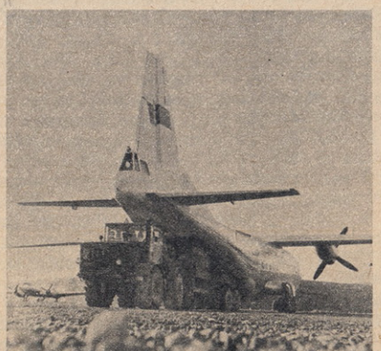
— Co roku Aerofłot wysyła swoich specjalistów i samoloty do innych państw socjalistycznych. W szczególności ścisła — obustronnie korzystna — współpraca agrolotnicza z udziałem samolotów i śmigłowców rozwija się z Agrarflugiem z NRD. Podobne prace wykonywane są na polach Mongolii.

Na zdjęciach: U góry — rolniczy Mi-2 nad polami sowchozu Drużba ● Z lewej — badania geologiczne z pokładu samolotu ● Z prawej — rozładunek transportowego An-12 na Czukotce.
Zdjęcia: APN

Lotnicy radzieccy pomagają też geologom z bratnich krajów w poszukiwaniu bogactw naturalnych, wykonują zdjęcia lotnicze i patrolują lasy.

— Jak lotnictwo wykorzystywane jest w ZSRR w ochronie środowiska naturalnego?

— Samoloty i śmigłowce biorą udział w kontroli zanieczyszczenia mórz i rzek, w śledzeniu stanu pokrywy śnieżnej i zasiewów oraz wylewów rzek, prowadzą ewidencję zwierząt morskich. Ponad 90% leśnych bogactw kraju patroluje się z powietrza. Jedną z nowości w tej dziedzinie jest wywiezienie śmigłowcami Mi-8 cennych gatunków drewna z przedgórza Kaukazu Środkowego. Nowa metoda zaoszczędziła środki niezbędne na budowę dróg, uchroniła glebę od erozji oraz zachowała młode poszycie.



Obecnie powietrzna metoda wywozu drewna ze stoków gór weszła na stałe do prac Aerofłotu.

— Co można powiedzieć o udziale Aerofłotu w wielkich budowach ZSRR i o sprzęcie, który jest lub będzie w najbliższej przyszłości stosowany przez lotnictwo?

— Aerofłot w dużym stopniu pomaga geologom, naftowcom, gazownikom i budowniczym w rejonach Syberii Zachodniej, Kazachstanu, Kraju Krasnojarskiego, Jakucji i Dalekiego Wschodu. W okresie intensywnych prac przy budowie gazociągu Urengoj—Pomary—Użhorod, w szczególności na jego odcinku tiumeńskim, ponad 400 Mg ładunków dziennie dostarczały śmigłowce Mi-8, Mi-6 i Mi-10K. Drogą powietrzną transportowane były nie tylko materiały budowlane, ale i świeże warzywa oraz owoce. Trzeba dodać, że ich przewóz do oddalonych rejonów Syberii, Północy i Dalekiego Wschodu był jednym z głównych zadań lotniczych w realizacji Programu Żywnościowego ZSRR (np. w 1982 dostarczono tam z południa kraju 42,5 Mg tych produktów).

Co zaś dotyczy stosowanego przez nas sprzętu, to obejmuje on dobrze znane samoloty: An-2 i Il-18, An-30 przeznaczony do zdjęć z powietrza, odrzutowy samolot transportowy Il-76 oraz śmigłowce różnych typów. Sprzęt lotniczy zwiększy się o wielozadaniowy samolot An-28 oraz śmigłowce Mi-26 i Ka-32. Spodziewamy się także samolotów rolniczych An-3 oraz An-72 przeznaczonych do transportu ładunków do rejonów Arktyki.

I. PŁATONOWA (APN)

PRACA DOKTORSKA

28 maja 1984 odbyła się w Wojskowej Akademii Politycznej publiczna obrona pracy doktorskiej mgra Andrzeja Przedpełskiego na temat: „Poglądy na użycie lotnictwa w polskiej myśli wojskowej w latach 1918—1939". Promotor pracy — płk doc. dr Edward Krawczyk, prodziekan ds. naukowych Wydziału Nauk Politycznych.

Praca zawiera pięć rozdziałów i ma układ chronologiczny, natomiast w wewnętrznej konstrukcji rozdziałów przyjęto układ problemowy. W rozdziale pierwszym dokonano analizy rozwoju lotnictwa wojskowego w okresie I wojny światowej w państwach europejskich oraz jego znaczenia i roli w działaniach wojennych. Ukazano narodziny polskiego lotnictwa wojskowego po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918. W rozdziale drugim szczegółowo opracowano działania polskich eskadr lotniczych w wojnie polsko-radzieckiej w 1920. Do tego rozdziału zebrano szereg ciekawych i nie znanych materiałów, które mają dużą wartość poznawczą. Mniejszą uwagę zwrócono na dokonanie ocen wartościowych i analizę taktyki działania naszego lotnictwa. Odpowiedziano natomiast na pytanie — w jakim stopniu działania w tej wojnie zaciążyły na dalszym rozwoju lotnictwa polskiego i poglądach na jego bojowe użycie.

Rozdziały III i IV w opiniach obu recenzentów należą do najbardziej wartościowych partii rozprawy, decydują głównie o jej naukowej wartości. Przedstawiono w nich polską myśl lotniczą w latach dwudziestych i trzydziestych, co było głównym celem pracy. Podano dorobek teoretyczny myśli lotniczej w państwach europejskich uznawanych wtedy za potęgi lotnicze, w formie wprowadzenia przed analizę dorobku polskich teoretyków. Wykorzystanie materiałów archiwalnych, bogatej literatury, zwłaszcza opracowań teoretyków z państw Europy Zachodniej, ZSRR i polskich, podnosi znacznie wartość obu rozdziałów.

Autor dotarł do ciekawych opracowań teoretyków radzieckich, które rzadko były wykorzystywane przez historyków zajmujących się problematyką lotnictwa. Trafne są spostrzeżenia autora, że podstawy polskiej myśli lotniczej zaczęto tworzyć od początku istnienia lotnictwa niepodległej Polski. Lotnictwo nie miało wtedy ani tradycji, ani liczącego się doświadczenia bojowego. Fakt ten nawet w opracowaniach naukowych był zbyt powierzchownie wartościowany.

Lotnictwo polskie nie miało należytego mu miejsca w doktrynie wojennej II Rzeczypospolitej. Decydowało to głównie o kierunkach jego rozwoju oraz ustaleniach doktrynalnych co do jego wykorzystania na polu walki. Problemowi temu poświęcono znaczną uwagę i słusznie go wyeksponowano.

Dokonująca się ewolucja światowej myśli lotniczej w latach trzydziestych, jej wpływ na polską myśl lotniczą i oryginalne poglądy polskich teoretyków i pilotów zostały w rozprawie rzeczowo i z dużą dozą krytycyzmu zaprezentowane. Rozważania cechuje duża dojrzałość merytoryczna.

Rozdział V dotyczy koncepcji użycia lotnictwa w wojnie przeciwko Niemcom hitlerowskim w 1939. W krótkim zarysie ukazano wpływ poglądów prezentowanych w polskiej myśli wojskowej na ustalenia doktrynalne w zakresie taktyczno-operacyjnego wykorzystania lotnictwa. Sprawdzianem tych poglądów i przyjętych rozwiązań organizacyjnych była wojna obronna. Dokonując oceny wysiłku bojowego polskiego lotnictwa w 1939 uczyniono to weryfikując koncepcje doktrynalne z faktycznymi jego działaniami. Mniejszą uwagę zwrócono na koncepcje dowodzenia lotnictwem polskim i jaki to miało wpływ na jego efektywne zastosowanie na polu walki.

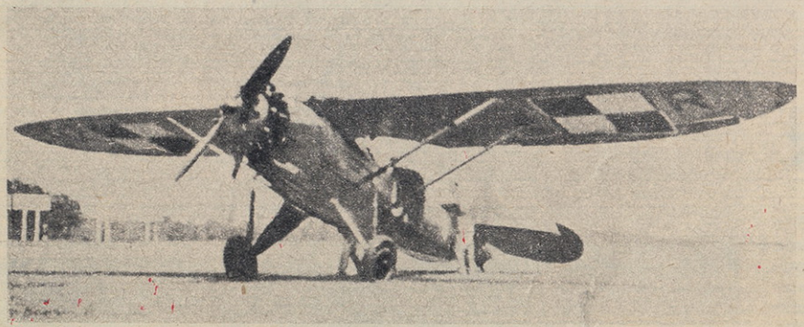
Praca zawiera załącznik (odpisy dokumentów archiwalnych oraz schematów, wykresów, diagramów), które podnoszą jej wartość. Pracę doktorską pozytywnie ocenili dwaj recenzenci. Przedstawione przez nich uwagi co do układu pracy, merytoryczne co do niektórych problemów zostały przyjęte przez autora. Ustosunkował się do nich w swej replice.

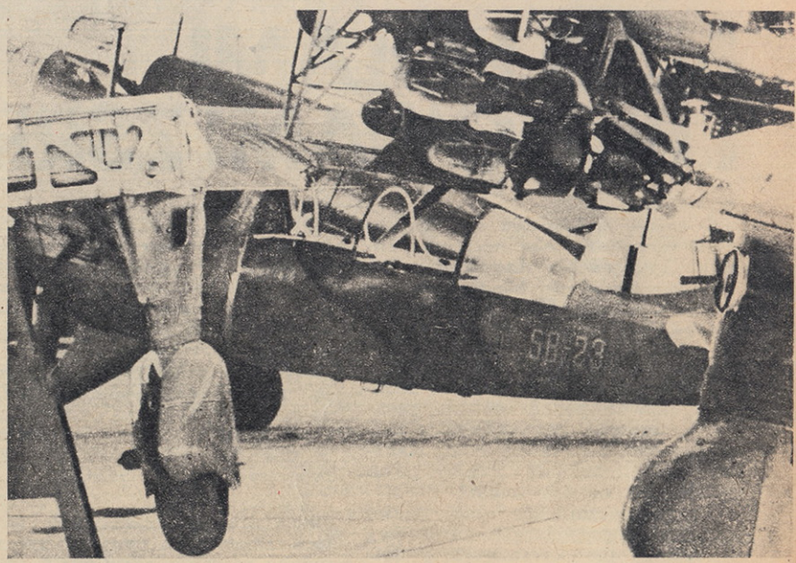
W dyskusji wziął udział dr Lech Wyszczelski, który jest autorem szeregu artykułów i prac z historii rozwoju polskiej i europejskiej myśli wojskowej. W swojej wypowiedzi podzielił się spostrzeżeniami, jakie nasunęły mu się w trakcie studiowania tej pracy. Zasugerował autorowi pewne nowe rozwiązania merytoryczne w przypadku możliwości wydania pracy w formie książki.

Praca mgra A. Przedpełskiego jest wartościowym przyczynkiem do poznawania dziejów lotnictwa polskiego i zasługuje na jej pełne opublikowanie. Dla czytelników, którym historia polskiego lotnictwa wojskowego jest szczególnie bliska i droga, stanowić będzie interesującą lekturę wnoszącą szereg nowych, wartościowych treści faktograficznych oraz naukowych ustaleń i syntez.

Por. nawig. mgr
TADEUSZ KRZĄSTEK

OSTATNI MOHIKANIN LUBLINA





Zdawałoby się, że na temat samolotu R-XIII napisano już wszystko. Historia typu, początkowo rozproszona w dokumentach znajdujących się w wielu różnych archiwach, a nawet w zbiorach prywatnych, została mozolnie odtworzona przez Cynka, Glassa i Morgałę, niezliczone odmiany, modyfikacje i przeróbki samolotu należycie uszeregowane, a umowy produkcyjne – odnalezione. Ten poczciwy górnopłatowiec, zbudowany w niebagatelnej liczbie 273 maszyn (nie licząc wcześniejszych 15 R-XVI i 7 R-X), kołatał się w eskadrach towarzyszących przez 7 lat, pozostając w linii jeszcze we wrześniu 1939, choć dawno należał mu się dobrze zasłużony odpoczynek. A jednak ostatnia odmiana produkcyjna tej najpopularniejszej konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, Lublin R-XIIIF, stała się zupełnie nieoczekiwaną niespodzianką w postaci nie znanej dotąd odmiany sztabowej i pozostaje nadal samolotem trochę zagadkowym.

Powyżej: Standardowy Lublin R-XIIIF z silnikiem Mors I ze Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa Radom Sadków ● Obok: Zdjęcie sztabowego R-XIIIF nr 58.23 w hangarze WP-1 na Okęciu (zdjęcie fotografa niemieckiego wykonane prawdopodobnie 9 września 1939).

Warto przypomnieć, że Lublin R-XIIIF był uproszczonym projektem R-XXI, zgłoszonym przez wytwórnię E. Plage i T. Laśkiewicz na konkurs Departamentu Aeronautyki na następcę R-XIII, z nowym krajowym silnikiem gwiazdowym G.1620 Mors o mocy 250—302 kW. Chociaż w rezultacie RWD 14, później zwany Czaplą, został wybrany do realizacji w programie długofalowym, wytwórnia w Lublinie otrzymała zlecenie pospiesznej adaptacji istniejącej konstrukcji R-XIII do mocniejszego polskiego silnika, jako rozwiązania przejściowego. Dwa ostatnie płatowce w cyklu produkcyjnym odmiany R-XIIIC, z numerami fabrycznymi 56.100 i 56.101, miały już być przystosowane do Morsa. Zmiana ta została wpisana do Klauzuli Nr 1, dołączonej do umowy 112/32 w dniu 5 lutego 1934, która równocześnie zwiększała całe zamówienie objęte umową o dalsze 50 samolotów, w tym 25 z silnikiem Mors.

Protesty Jerzego Rudlickiego, że (w przeciwieństwie do projektowanego R-XXI) przyjęte rozwiązanie nie pozwoli na pełne wykorzystanie mocy nowego silnika, nie odniosły żadnego skutku. Departament Aeronautyki nie chciał płacić premii związanych z zamówieniem nowego typu i podtrzymał żądanie prowadzenia prac w ramach przeróbki. Ostatecznie na płatowcu z nr. fabr. 56.100, który otrzymał oznaczenie R-XIIIE, konstruktor wprowadził poważniejsze zmiany, przybliżające samolot do typu R-XXI, które objęły kadłub oprofilowany do przekroju owalnego, wzmocniony płat umożliwiający zabudowę wyrzutników dla 4 bomb po 50 kg każda oraz zastosowanie karabinu maszynowego pilota strzelającego przez tarczę śmigła. Płatowiec z nr. fabr. 56.101, oznaczony R-XIIIF, zachował więcej elementów podstawowego R-XIII: prostszy kadłub z płytszym grzbietem, prawie niezmieniony płat i poprzednie uzbrojenie.

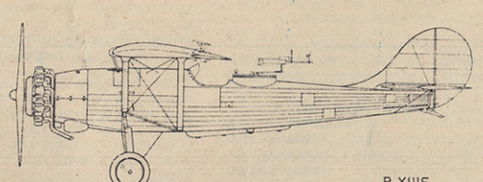
Budowę obu samolotów prototypowych rozpoczęto w lipcu 1933, ale ponieważ Mors wykazywał poważne wady stawiające jego przyszłość pod znakiem zapytania, Departament Aeronautyki polecił wytwórni zabudować w R-XIIIE francuski silnik siedmiocylindrowy Gnôme Rhône 7K Titan Major o mocy 265 kW. Samolot został ukończony 24 stycznia 1934 i po oblocie fabrycznym został przekazany do IBTL (Instytut Badań Technicznych Lotnictwa), gdzie przeszedł intensywne próby, lecz nie wszedł do produkcji.

Tymczasem płatowiec R-XIIIF z nr. fabr. 56.101, gotowy w listopadzie 1933, czekał bez silnika na dopracowanie Morsa. Pierwszy egzemplarz Morsa, dopuszczony do lotu po próbach na hamowni, zabudowano w samolocie w sierpniu 1934, ale 28 tegoż miesiąca silnik się zapalił i uległ zupełnemu zniszczeniu, wobec czego prototyp R-XIIIF zdecydowano oblatać z typowym Wrightem o mocy 162 kW.

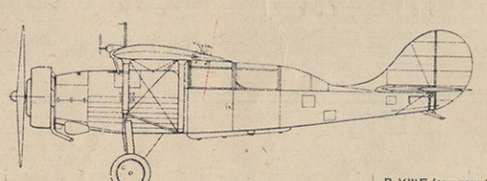
Jesienią 1934 Polskie Zakłady Skody przystąpiły do wykonania serii 50 silników G.1620A Mors 1, przeznaczonych dla samolotów R-XIIIF. Niemal równocześnie, bo 5 września 1934, wytwórnia w Lublinie rozpoczęła produkcję 25 samolotów odmiany F, które w odróżnieniu od wcześniejszych R-XIII, noszących numery zaczynające się liczbą 56, otrzymały numery fabryczne nowej serii: 58.1 do 58.25. Pod koniec roku wytwórnia E. Plage i T. Laśkiewicz otrzymała następne zamówienie, Nr 162/34, na dalsze 50 samolotów R-XIIIF, w których prawdopodobnie zamierzano zastosować sprawniejszy silnik G.1620B Mors II o mocy 316—353 kW, przeznaczony również dla RWD 14 Czapli.

Według Andrzeja Glassa (TLiA nr 1/1980, str. 37) pierwszy R-XIIIF wyposażono w Morsa I w lutym 1935, ale pierwszy egzemplarz F, z nr. fabr. 58.1 został oficjalnie przyjęty przez lotnictwo wojskowe 22 lipca 1935. Dwa R-XIIIF poddane zostały próbom przydatności bojowej podczas letnich manewrów armijnych w sierpniu — wrześniu 1935, lecz zastrzeżenia wysunięte przez Komisję Techniczną Lotnictwa co do zdolności tych samolotów do podchwytywania meldunków z ziemi posłużyły Departamentowi Aeronautyki za pretekst do uznania samolotu R-XIIIF za „nie nadający się do linii" i zerwania umowy (21 listopada 1935). Wymusiło to natychmiastowe bankructwo wytwórni E. Plage i T. Laśkiewicz. Wytwórnia w Lublinie dostarczyła do tego czasu siedem R-XIIIF z silnikiem Mors I, a gotowe podzespoły do dalszych 18 samolotów (z zamówionych 25) znajdowały się w montowni. Liczne elementy z następnej serii 50 samolotów były wówczas też na warsztacie, jednak wobec odwołania zamówienia cały ten majątek przedstawiał tylko wartość złomu.

W wyniku bankructwa fabryka została przejęta przez państwo i szybko przeorganizowana w Lubelską Wytwórnię Samolotów (LWS). Jerzy Rudlicki otrzymał natychmiastową dymisję ze stanowiska naczelnego konstruktora*, a jego miejsce zajął dr Zbysław Ciołkosz, który przeszedł z PZL do LWS ze wszystkimi swymi projektami (bombowiec PZL 30 Żubr; PZL 39 — lekki myśliwski, później oznaczony LWS 1/4; sanitarka, później znana jako LWS 2; samolot obserwacyjny, późniejszy LWS 3 Mewa). Dla LWS przywrócono zamówienie 162/34 na 50 samolotów R-XIIIF (58.8. do 58.57), które nagle okazały się przydatne i wkrótce rozpoczęto dostawy samolotów złożonych z elementów pozostawionych przez wytwórnię E. Plage i T. Laśkiewicza. Prawdopodobnie 19 samolotów R-XIIIF ukończonych przez LWS zostało wyposażonych w silniki Mors I, a pozostałe 31 otrzymało Wrighty. Dostawę zakończono w 1937. Silniki Mors I wymagały dość częstych napraw i pozostawały na ogół nieosłonięte, a tylko nieliczne R-XIIIF latały z założonymi pierścieniami Townenda i czołową osłoną silnika (podobną do stosowanej w R-XIIID). Natomiast samoloty odmiany F z Wrightami miały mierne osiągi i dlatego wszystkie R-XIIIF skierowano do zadań treningowych przede wszystkim do Dęblina i innych większych ośrodków szkoleniowych.



R-XIIIF



R-XIIIF (SZTABOWY)

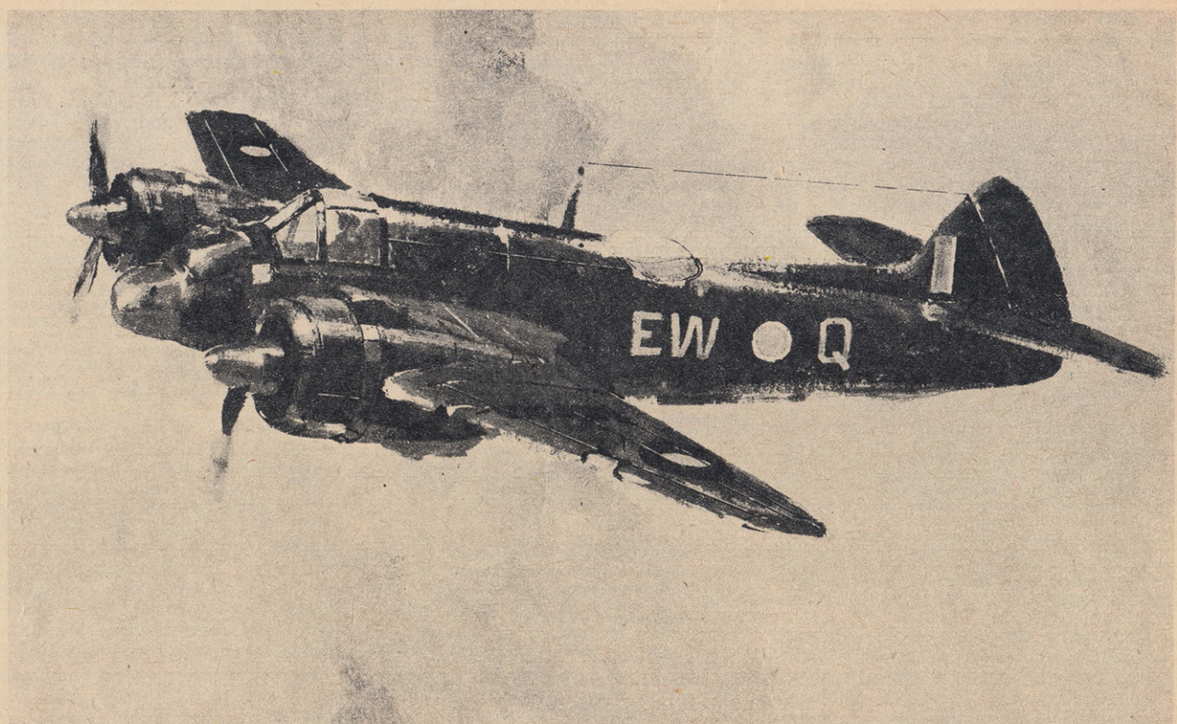
Największą niespodziankę stanowi jednak R-XIIIF z nr. fabr. 58.23, znaleziony przez wojska niemieckie w jednym z hangarów PZL po zajęciu Okęcia. O istnieniu tej odmiany nie było dotąd żadnych informacji. Zdjęcia samolotu, zrobione przez wojskowego fotografa niemieckiego prawdopodobnie 9 września 1939, odkrył niedawno autor tego artykułu studiując wojenne archiwa fotograficzne byłej Luftwaffe, znajdujące się obecnie w Paryżu. Zdjęcia i okoliczności, w jakich zostały one wykonane, wskazują na to, że samolot 58.23 został przebudowany na odmianę sztabową w PZL WP-1 latem 1939. Samolot, po usunięciu uzbrojenia i wyposażenia bojowego, otrzymał całkowicie zamkniętą osłonę kabin (ze szkła organicznego), której stała część tylna, przykrywająca bagażnik, dochodziła do płetwy statecznika pionowego, a boki kadłuba otrzymały w okolicy kabin gładkie pokrycie metalowe. Przeróbka nie została najwidoczniej całkowicie zakończona, ponieważ wnętrza kabin wyglądają na zdjęciach jeszcze surowo, szkło organiczne nie jest umieszczone w ramkach osłony.

Należy przypuszczać, że sztabowy R-XIIIF był przygotowywany dla gen. Józefa Zająca, nowego dowódcy lotnictwa, który nauczył się latać na RWD 8 dopiero w 1937, w wieku 46 lat. Gen. Józef Zając wykonał później loty na PWS 26, RWD 14 Czapli i R-XIII, a ten ostatni, łatwy w pilotażu i cechujący się dobrymi własnościami lotnymi, doskonale nadawał się do przebudowy jako samolot dyspozycyjny.

Samolot R-XIIIF miał rozpiętość — 13,25 m, długość — 8,45 m, wysokość — 2,76 m. Masa własna w odmianie z Morsem I wynosiła — 1 033 kg, użyteczna — 512 kg, całkowita (max.) — 1 545 kg. Samolot rozwijał prędkość przelotową — 185 km/h, max. — 215 km/h (z masą 1 300 kg) i 208 km/h z masą max.

JERZY B. CYNK

* Jerzy Rudlicki powrócił do działalności konstruktorskiej dopiero w okresie wojny i to poza granicami kraju, najpierw w W. Brytanii, a następnie w USA, gdzie przez wiele lat był starszym konstruktorem w Republic Aviation Corporation.



POLOWANIE NA STATKI

Wieczorem 31 marca 1942 załogi dziesięciu internowanych w Szwecji brytyjskich i norweskich statków podjęły próbę przedostania się do Wielkiej Brytanii. Doprowadziło to m. in. do zakrojonych na niewielką wprawdzie skalę, ale intensywnych działań powietrzno-morskich, w których Niemcy starali się tę ucieczkę udaremnić, zaś strona brytyjska – w miarę swych ówczesnych możliwości – osłaniać uciekinierów.

W południe 1 kwietnia w drodze do Anglii znajdowały się już tylko cztery jednostki; dwa statki zawróciły do Szwecji, dwa zostały zatopione przez jednostki Krigsmarine, załogi dwóch innych same zatopiły swe statki, by nie dostały się w ręce wroga. Wówczas to rozpoczęła działania Luftwaffe.

Wkrótce po godzinie drugiej marynarz z mostka SS Storsten dostrzegł pojedynczy samolot. Lecial tuż pod warstwą chmur i przez jakiś czas zdawał się nie dostrzegać statku, ani pozostającej za nim na wodzie, rozchodzącej się trójkątnej smugi. Ale było to złudne wrażenie: załoga rozpoznawczego Junkersa (Ju-88) musiała najpierw dokonać namiaru i nadać meldunek o swoim spostrzeżeniu, a dopiero potem przystąpiła do ataku. Samolot nadlatuje od strony rufy, jego sylwetka szybko rośnie w oczach pochylonych nad lufami swych Lewisów marynarzy, którzy z daleka otwierają ogień. Dwusilnikowy samolot odpowiada tym samym, przelatuje kilkadziesiąt zaledwie metrów nad statkiem.

W tym samym momencie przeszywa powietrze donośny odgłos eksplozji. Zaabsorbowana widokiem samolotu załoga zmniejszyła widocznie swą czujność, nie obserwowała tak bacznie toru wodnego przed statkiem, który najechał na dryfującą minę. Jej wybuch rozerwał na dużej przestrzeni poszycie prawej burty, powodując przeciek. Załoga Junkersa ponawia teraz swój atak, tym razem w nietypowy, można powiedzieć, wyrafinowany sposób. Rozwija linkę swej anteny i lecąc tuż nad masztami zrywa antenę statku, uniemożliwiając mu nadanie wezwania o pomoc.

Trzeci nalot. Junkers ma jeszcze kilka bomb. Jedna z nich spada na pokład statku, na szczęście nie eksplodując, druga wzbija tuż koło uszkodzonej burty potężny słup wody, który opada na ranną jednostkę. Storsten ma już głęboko zanurzony dziób, jego śruby bezproduktywnie mielą powierzchnię wody, ster jest w połowie wynurzony. Coraz trudniejsze staje się manewrowanie. Na wodę spuszczone zostają trzy szalupy, pospiesznie zajmuje w nich miejsca załoga.

Ścigające SS Newton pomocnicze jednostki Kriegsmarine wzywają na pomoc łotnictwo. Około godziny 16 nadlatuje od strony Norwegii Ju-88 i ostrzeliwuje statek z broni pokładowej. Odpowiadają mu obydwa Lewisy. Widząc kierujące się ku niemu smugi pocisków, załoga Junkersa przerywa atak i nabiera wysokości; nie spodziewała się zapewne, że łatwa, zdawałoby się, zdobycz może się tak odgryzać. Niemcy nie ponawiają nawet ataku i po pewnym czasie odlatują.

Po niedługim czasie nadlatuje następny Junkers. Ten atakuje bombami, zrzucając je w niebezpiecznej bliskości statku. Pod wpływem eksplozji jego kadłub aż podnosi się, opadając potem ciężko na wodę. Zaraz potem nadchodzi meldunek, że statek nie reaguje na stery. Sytuacja jest groźna, Newton przechodzi na żmudne i mało efektywne sterowanie ręczne, ale główny mechanik usuwa wkrótce przyczynę awarii. Są nią tylko obluzowane w swych gniazdkach bezpieczniki.

(Ten nalot będzie miał jeszcze swój epilog. Z mostka płynącego kilkanaście mil dalej SS Lind widać w pewnej chwili dwusilnikowy samolot. Leci nisko i jakby niepewnie, zmieniając co chwilę kierunek. W pewnym momencie zakrywa go szkwał, w którym daje się zauważyć błysk — i samolot nie pokazuje się więcej. Jak wynika ze zdobytych po wojnie niemieckich dokumentów, 5 Flota Powietrzna straciła tego dnia nad Skagerrakiem Ju-88, którego załoga zdążyła przedtem przekazać meldunek o zbombardowaniu dużego tankowca. Jak to często z informacjami Luftwaffe bywało, statek pozostał cały, za to samolot zestrzelony...)

Atakowi z powietrza ma teraz stawić czoła SS Rigmor. Załoga kolejnego Junkersa atakuje inną metodą, z boku, lecąc tuż nad wodą, by sylwetka statku na całej swej długości odcinała się na tle szarzejącego już nieba. Jedna bomba wybucha z dala od statku, druga uderza w pokrywę trzeciego zbiornika tankowca, przebija ją i wybucha we wnętrzu. Szczęściem zbiornik jest pusty, a ściśle mówiąc — napełniony do połowy wodą stanowiącą balast, co w znacznej mierze łagodzi i pochłania impet eksplozji; statek odnosi nieznaczne tylko uszkodzenia. Zrzuciwszy bomby, Junkers ponawia atak przy pomocy broni pokładowej. Strzelcy obydwu Lewisów nie pozostają mu dłużni, toteż Niemcy nabierają szybko respektu i krążą od tej pory już tylko nad statkiem, nie decydując się na atak. Sposób przeprowadzenia nalotów: pojedynczymi samolotami mającymi niewielką tylko liczbę bomb wskazuje, że atakującymi były nie bombowe Ju-88, ale rozpoznawcza wersja tego typu.

Zapadający zmierzch rozpala iskrę nadziei wśród załóg podążających wciąż uparcie na zachód statków. Są już niedaleko punktu, od którego mogą liczyć na pomoc brytyjskiego lotnictwa. W dowództwie 18 grupy Coastal Command sądzono początkowo, że statki znajdą się u wylotu Skagerraku już rankiem 1 kwietnia i na tę właśnie porę zaplanowano start pierwszych samolotów. Po otrzymaniu ze Szwecji poufnych informacji o trudnościach z wydostaniem się na pełne morze, przystąpiono do metodycznego, trwającego przez cały dzień przeszukiwania nie tylko ustalonego pierwotnie akwenu na Morzu Północnym, ale także wód cieśniny. To pierwsze wykonują startujące z lotniska Dyce koło Aberdeenu pary Blenheimów z 404 dywizjonu, drugie powierzono szybszym Beaufighterom, w jakie wyposażony był 248 dywizjon. Ich silne uzbrojenie pozwala na zapuszczenie się także i w te rejony, gdzie można się liczyć z silną kontrakcją przeciwnika.

Wiadomości, jakie przynoszą ich załogi, są mało pocieszające. O 18.30 kolejna para Beaufighterów dostrzega przechylony na burtę, dryfujący kadłub Storstena. Odlatując znad wraka lotnicy dostrzegają wypełnione ludźmi łodzie. Składając po powrocie do bazy meldunek, załogi samolotów wspominają, że powiewano ku nim kurtkami i szalikami, wywieszono nawet norweską banderę, nie potrafią jednak bliżej określić kierunku, w jakim płyną rozbitkowie.

Załoga innego Beaufightera dostrzega SS Newton, ale o zapadającym zmroku nie udaje się jej go zindentyfikować, ani też podać jakichkolwiek bliższych danych. Nie ma zresztą na to czasu, bo dostrzega nadlatującego Junkersa, kieruje się ku niemu, by odpędzić go znad statku. Niemiec kryje się wśród chmur, ale już w kilka minut później powraca i atakuje Beaufightera od strony ogona. Teraz Anglicy muszą spiesznie szukać osłony i schronienia w chmurach. Gdy wynurzają się z nich ponownie, nie dostrzegają już ani samolotu, ani statku.

Z zapadnięciem nocy Newton wpływa na wody Morza Północnego, płynący z tyłu Rigmor jest o tej porze u wylotu Skagerraku, a najwolniejszy Lind wciąż jeszcze w głębi cieśniny. Rankiem Newton osiąga już sam środek Morza Północnego, Rigmor płynie około stu mil za nim i tylko Lind pozostaje wciąż w niebezpiecznej strefie, aczkolwiek już w zasięgu maszyn RAF-u.

O 6.20 załoga Newtona z uczuciem ulgi wita wyłaniające się sylwetki brytyjskich niszczycieli. W dwie godziny później na pokładzie Rigmora rozbrzmiewają dzwonki alarmowe: dostrzeżono nisko lecące samoloty. Ku radości załogi mają one na kadłubach niebiesko-biało-czerwone kokardy; trzecia już w tym dniu wysłana na rozpoznanie z Dyce para samolotów nawiązuje kontakt z kolejnym uciekinierem. Nastrój niepewności utrzymuje się tylko na Lindzie. Godziny płyną za godzinami, zbliża się południe, a pełniący wachtę marynarze nie mogą, mimo starań, wypatrzeć żadnego samolotu — ani nieprzyjacielskiego, ani też własnego.

Czwartą parę startujących z Dyce samolotów stanowią Blenheimy z 404 dywizjonu. O 9.20 dostrzegają one na morzu zespół brytyjskich niszczycieli. Przez trzy kwadranse nie ma wciąż wiadomości o uciekających statkach, które nie decydują się na przerwanie ciszy radiowej w obawie przed namierzeniem przez wroga. Dopiero tuż przed 10 lotnicy dostrzegają Rigmora. Jeden z samolotów pozostaje w jego pobliżu, drugi wraca, by naprowadzić niszczyciela.

Blenheim krąży czujnie nad statkiem. Jego obecność okazuje się potrzebna, bo około 11.30 ukazuje się w oddali niemiecki wodnosamolot. Anglicy kierują się natychmiast ku niemu i zmuszają do wejścia w chmury. Ale od tego czasu nie ma już pewności, czy położenie i kurs Rigmora nie są znane nieprzyjacielowi. Kilka minut po 12 Blenheimowi kończy się paliwo i musi zawrócić do bazy. Statek znajduje się w tym momencie 200 mil od brzegów Norwegii, a tylko godzina dzieli go od nadejścia morskiej eskorty. Ale nad Wielką Brytanię nadciąga właśnie front atmosferyczny. Szkockie lotniska zostają spowite chmurami,

Bristol 156 Beaufighter Mk.II.
Rysował: GRZEGORZ NIEWCZAS
Takie samoloty osłaniały statki, które podążały do Wielkiej Brytanii.

pada rzęsisty deszcz, widoczność spada tak dalece, że następne pary samolotów nie są w stanie wznieść się w powietrze. Statki pozostają bez lotniczej osłony.

Niemcy odnajdują najpierw Linda. Tuż po południu nadlatuje samolot dwusilnikowy, zidentyfikowany jako Heinkel-111. Zrzuca najpierw białe i czerwone flary. Gdy przelatuje nad statkiem, widać pod jego kadłubem dwa ciemne, długie cygara; ten Heinkel należy do 26 pułku bombowego, jednostki wyspecjalizowanej w wykonywaniu ataków torpedowych.

Mały tankowiec aż trzeszczy podczas gwałtownych zwrotów, jakie musi teraz wykonywać. Płynie zygzakowatym kursem, a gdy tylko samolot szykuje się do ataku, natychmiast zwraca się ku niemu dziobem lub rufą. Niemiecki pilot próbuje nadlatywać z różnych stron, pod takim lub innym kątem, ale gdy zbliża się na odległość rzutu torpedy, statek płynie znów niemal równoległym do niego kursem. Powtarza się to już przez niemal pół godziny, gdy do pomocy Heinklowi nadlatuje drugi. Podwójnego ataku nie ujdzie nawet najdoświadczeńszy kapitan z najsprawniejszą załogą!

Z góry dobiega nagle staccato broni maszynowej — czyżby Niemcy chcieli najpierw unieszkodliwić obsadę mostka? Nie! Na niebie ukazuje się sylwetka jeszcze jednego samolotu, przed którym obaj Niemcy pierzchają, kryjąc się w chmurach. To jeden z piątej w tym dniu pary Beaufighterów. Przybył w samą porę i krąży teraz nad statkiem, posyłając serie z działek i kaemów, ilekroć któryś z Niemców próbuje wychylić się spoza chmur. Ale Anglik operuje na granicy swego zasięgu i nie może długo chronić statku.

Jeszcze nie zniknął za horyzontem, gdy jeden z Heinkli rozpoczyna niespodziewany atak. Tym razem nie ma nawet czasu na wykonanie uniku. Białawe smugi dwóch torped szybko zbliżają się do burty Linda. Jego zagłada wydaje się nieunikniona, ale ani atakujący, ani nawet atakowani nie uwzględnili jednego czynnika: wyjątkowo małego zanurzenia mającego zaledwie 450 ton nośności stateczku. Ku zaskoczeniu obu stron, torpedy gładko przechodzą pod kadłubem/ Na twarzach marynarzy maluje się ulga, choć stopniowo ustępuje miejsca nowej trosce: Niemcy mogą przecież w każdej chwili powrócić w większej sile.

Ale zarówno Luftwaffe, jak i Royal Air Force są w tym czasie zaangażowane gdzie indziej. Zaledwie w kilka minut po nieudanym ataku na Linda, z pokładu Rigmora dostrzeżono niezidentyfikowany początkowo samolot dwusilnikowy. Gdy zbliża się, można rozróżnić niemieckie znaki rozpoznawcze. Ogniem obydwu Lewisów udaje się odeprzeć pierwsze jego ataki, ale za trzecim razem Niemiec omiata najpierw ogniem nadbudówkę wraz z mostkiem, a następnie zrzuca dwie bomby, które jednakże wybuchają nieszkodliwie w znacznej odległości od statku. W eter idzie sygnał SOS, ale jak ma się później okazać, w części podającej pozycję statku następuje przekłamanie, w wyniku czego znajdujące się już niedaleko brytyjskie okręty płyną przez pewien czas w niewłaściwym kierunku.

Rigmor pada ostatecznie ofiarą dwóch Junkersów, atakujących jeden za drugim w stromym locie ślizgowym. Już pierwsza bomba trafia statek między dziobem a mostkiem, odrywając kawał prawej burty, bomby drugiego samolotu, aczkolwiek minimalnie chybiły swój cel, mają jednak gorszy skutek, powodując wygięcie i zaklinowanie wału śruby napędowej. Wykorzystując osłabienie ognia obrońców, którym zaczyna już brakować amunicji, wszystkie trzy Junkersy ostrzeliwują teraz statek ogniem broni pokładowej, próbując uszkodzić lub zmusić do milczenia jego radiostację. Nie udaje im się to i wkrótce po godzinie 13 nadany zostaje następny sygnał, zawierający tym razem dokładną pozycję statku.

Ważą się losy statku. W miarę, jak wdziera się woda przez wyrwę w poszyciu, przechyla się on na prawą burtę. Jego maszyny milczą. Pada rozkaz opuszczenia statku. Gdy załoga zajmuje miejsca w łodziach ratunkowych, na horyzoncie pojawiają się sylwetki brytyjskich niszczycieli, a z przeciwnej strony dwa torpedowe Heinkle. Jeżeli okręty podpłyną do statku zanim samoloty zdążą wykonać skuteczny atak, można będzie spróbować wziąć go na hol. Rigmor staje się jednak natychmiast celem nalotu.

Jedna ze zrzuconych torped trafia go w sam środek, ale kadłub wytrzymuje i ten cios. Dalsze ataki udaremnia narastający ogień artylerii przeciwlotniczej niszczycieli. Jeden z nich bierze na pokład rozbitków, ale za chwilę sam musi bronić się przed atakiem kolejnego klucza niemieckich samolotów. Wobec nieustannego zagrożenia z powietrza zdecydowano się na zatopienie uszkodzonego statku.

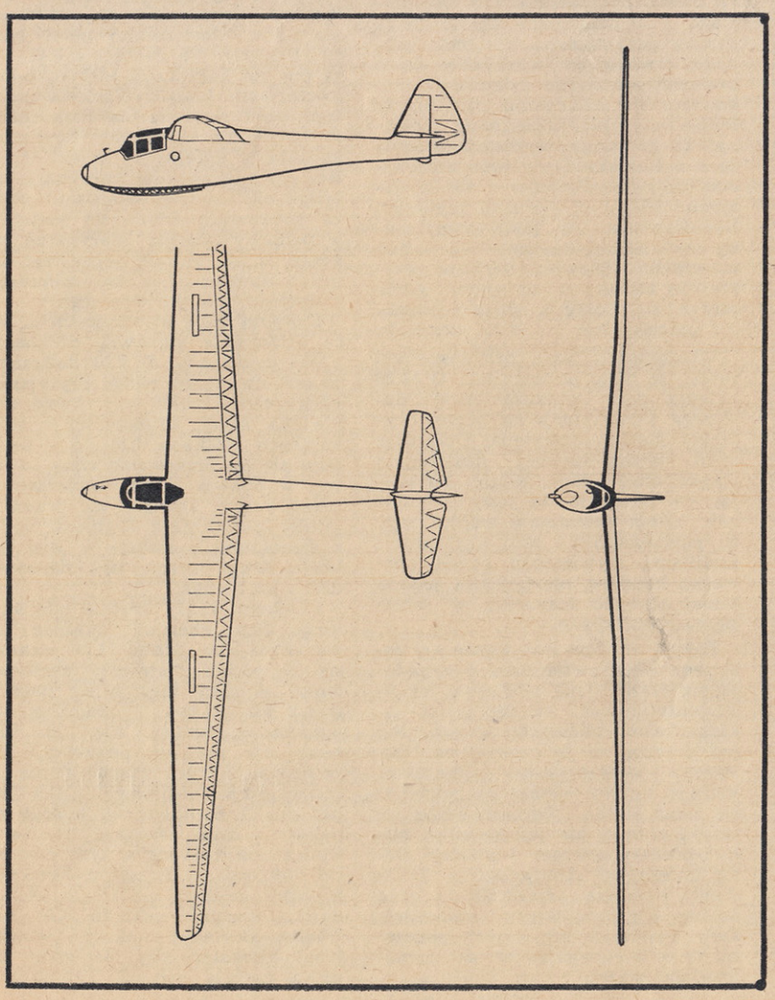
Jego towarzysz, Lind, ma więcej szczęścia; przez resztę dnia pozostaje poza zasięgiem uwagi obu walczących stron. Dopiero wieczorem załoga jego dostrzega dwa bombowce. Jest już jednak ciemnawo i mały statek nie zostaje wykryty przez załogę samolotów, które jeszcze w zasięgu jego widoczności skręcają i odlatują na wschód. Następny dzień, 3 kwietnia — gdy Newton wpływa do portu w Edynburgu, pogłębia się jeszcze u załogi Linda uczucie osamotnienia i pozostawienia własnemu losowi. Od Niemców dzieli ich wprawdzie już bezpieczna odległość, może zresztą uważają go już za zatopionego, ale co u licha dzieje się z samolotami RAF-u?

Nad lotniskami w Szkocji niebo przetarło się nieco i maszyny 18 grupy mogą wznowić patrolowanie. Z Dyce wznoszą się Beaufightery 248 dywizjonu, z Wick i Kinloss startują dysponujące większą długotrwałością lotu Hudsony. Starania pierwszych załóg są daremne: mały, wolno płynący statek wcale nie jest taki łatwy do wykrycia na wzburzonym morzu. Dopiero około południa jeden z Hudsonów spostrzega tankowiec, nie może go jednak w pierwszej chwili zidentyfikować. Dopiero, gdy samolot przelatuje blisko nad statkiem, wyraźnie ukazując znaki rozpoznawcze, na maszt wciągnięta zostaje norweska flaga. Grupy ludzi na pokładzie machających rękami i powiewających chusteczkami świadczą niedwuznacznie, że jest to poszukiwana jednostka. W eter idzie odpowiedni meldunek i od tego czasu Lind ma już wreszcie zapewnioną nieprzerwaną osłonę z powietrza.

Wieczorem przyłącza się do niego jeszcze niszczyciel i wczesnym popołudniem 4 kwietnia mały statek wpływa do przystani Methil, po 80 godzinach pełnego przygód rejsu. Newton i Lind przywiozły do Wielkiej Brytanii nie tylko swoje załogi, ale także i zakupione przez brytyjskich armatorów w Szwecji towary, a wśród nich kilkaset ton najwyższej jakości łożysk tocznych do produkcji silników lotniczych, których brak zaczynał właśnie odczuwać brytyjski przemysł zbrojeniowy.

RAJMUND SZUBAŃSKI

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



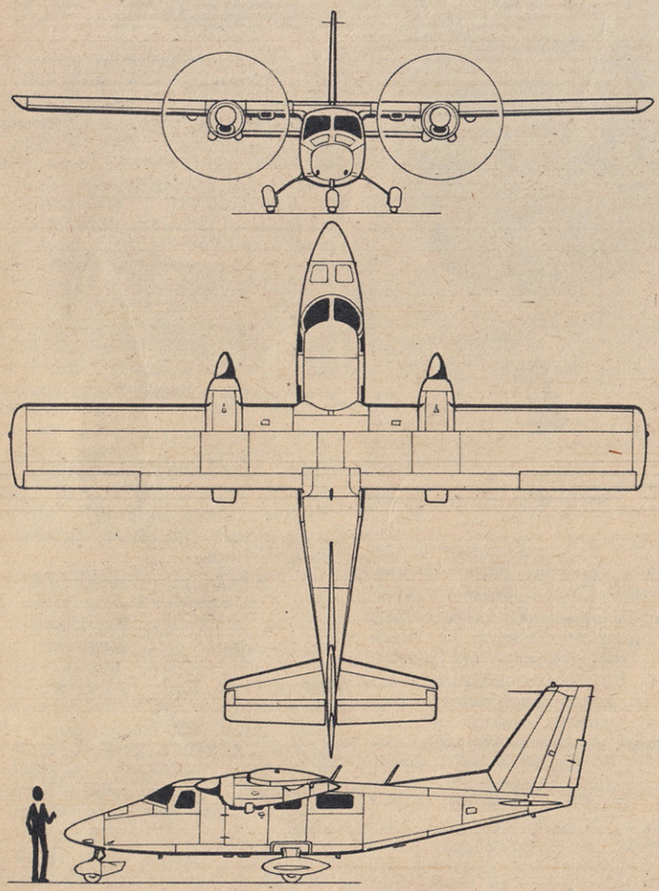
SZYBOWIEC WYCZYNOWY IS 1 SĘP

Pierwszy nowy polski szybowiec powojenny powstał w trudnej sytuacji, gdy całkowitemu zniszczeniu uległ nasz sprzęt i techniczny dorobek szybowcowy. Po latach okupacji wystąpił głód latania, związany z pragnieniem szybkiej odbudowy polskiego szybownictwa oraz uczestniczenia w międzynarodowych zawodach i wyczynie sportowym na sprzęcie krajowym. Temu pragnieniu towarzyszyła świadomość posiadania dobrych lotniczych tradycji przedwojennych oraz wysokich osiągnięć technicznych i sportowych, a tzw. „polska szkoła szybownictwa" była konkurencyjną dla najlepszej wówczas w świecie „szkoły niemieckiej". Pozostająca w dyspozycji nawet znaczna ilość zdobycznego sprzętu poniemieckiego nie mogła starczyć na długo i dlatego trzeba było rozpocząć produkcję szybowców. W 1946 powołano więc Instytut Szybownictwa (będący od 1948 Szybowcowym Zakładem Doświadczalnym), który rozwinął szeroką działalność szkoleniową, wyczynową, a przede wszystkim konstrukcyjną. Istniały wtedy dwie możliwości: albo oprzeć się na posiadanych wzorcach poniemieckich (gdyż nie zachowała się dokumentacja techniczna polskich szybowców), albo rozpocząć prace wg nowych własnych koncepcji. Wybrano drugą możliwość, zaszczytną lecz bardzo trudną. Powszechnie oczekiwano najpierw nowego uniwersalnego szybowca wyczynowego do żaglowania termicznego, lotów chmurowych i przelotów. Zespół IS w Bielsku-Białej: mgr inż. Władysław Nowakowski i inż. Józef Niespał — opracował projekt szybowca wyczynowego IS 1 Sęp. Stanowił on syntezę naszych poglądów i doświadczeń sprzed wojny oraz nowych sformułowań aerodynamiki szybowcowej. Prototyp zbudowano w 1947, a oblatał go znany szybownik inż. Piotr Mynarski. W wyniku prób wprowadzono szereg ulepszeń, podnoszących walory użytkowe Sępa. Była to konstrukcja udana, ciesząca się uznaniem pilotów. Na Sępie ustalono szereg wyczynów prędkościowych, czasowych i wysokościowych, z którymi wiążą się nazwiska pilotów: A. Zientek, I. Kempówna, T. Góra, J. Popiel i R. Bittner. Efektownymi wyczynami były: zajęcie 8 miejsca w klasyfikacji ogólnej i 1 w szybkościowym przelocie docelowo-powrotnym przez A. Zientka na zawodach w Samedan w Szwajcarii w 1947 oraz przelot zespołowy 2 Sępów i Muchy z Żaru do Wiednia w 1948.

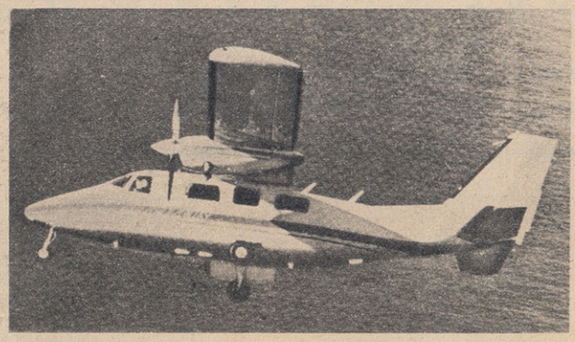
IS 1 Sęp jest szybowcem jednomiejscowym konstrukcji drewnianej, wyposażonym w klapy, klapolotki (dwudzielne), hamulce aerodynamiczne IAW i przerywacze. Kadłub półskorupowy. Kabina z nastawnymi pedałami i oparciem fotela, wyposażona w przyrządy do lotów w chmurach. Zastosowano zaczep przedni i tylny oraz dwuczłonowe zaczepy boczne w okolicy środka masy. Szybowiec posiadał obszerną kabinę nawet dla najwyższych pilotów. Do serii przygotowano odmianę IS 1 Sęp bis. Miał on osiągi nieco gorsze od obliczeniowych oraz stosunkowo dużą masę startową. Wymagał też zdwojonych lin gumowych do startu ze zbocza oraz stosowania pomocniczego odrzucanego wózka kołowego na płozie do startu za wyciągarką i samolotem. Montaż był kłopotliwy. W 1948 wykonano prototyp i 5 Sępów seryjnych, latały one do 1962, a ostatni znajduje się w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. ((K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 17,5 m, długość — 7,5 m, wysokość — 1,25 m, pow. nośna — 17 m², wydłużenie — 18. **Masy:** własna — 276 kg, masa całkowita — 353 kg. **Osiągi:** doskonałość max. — 27 przy 72 km/h, min. opadanie — 0,74 m/s przy 67 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 225 km/h, prędkość min. — 40 km/h.

W. Nowakowski i J. Niespał przy IS-1 Sępie, na zawodach w Samedan (1947 r.).



SAMOLOT WIELOZADANIOWY AP-68TP/300 SPARTACUS



Konstruktor Luigi Pascale, dyrektor firmy Partenavia Construzioni Aeronautiche (Włochy), opracował dwusilnikowy samolot wielozadaniowy P 68, który wykazał dobre własności aerodynamiczne. Ma on osiągi przy stałym podwoziu lepsze od osiągów samolotów tej klasy z podwoziem wciąganym. Później opracowano 3 wersje tego samolotu: P 68C z tłokowymi silnikami Avco Lycoming o mocy 197 kW każdy, P 68TC z 2 silnikami tłokowymi z turbosprężarkami Avco Lycoming o tej samej mocy oraz P 68 Observer z silnikami jak w P 68C, lecz z oszklonym przodem kadłuba (przy współpracy z firmą Sportavia Pützer z RFN), przeznaczony do poszukiwań i dozorowania lądowego i morskiego. Może on latać przez 11 h i konkurować z odpowiednim śmigłowcem z wyjątkiem lotu w zawisie, przy cenie zakupu ok. 10 razy niższej.

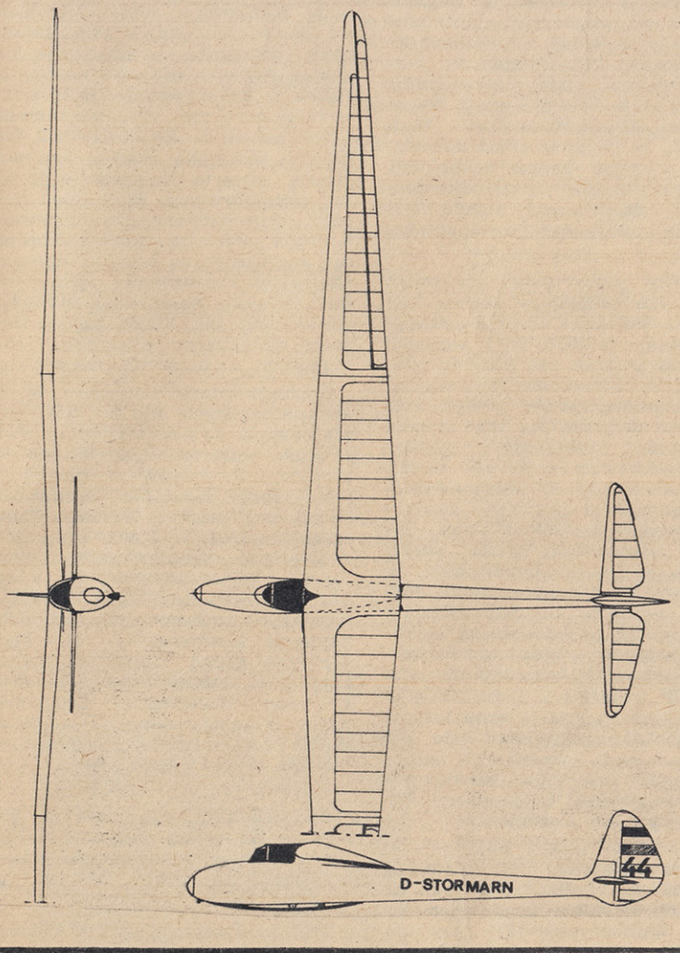
Nowa wersja to samolot AP 68TP z silnikami turbośmigłowymi Allison, oblatany w 1981. Wprowadzono w nim wiele ulepszeń aerodynamicznych uzyskując wersję zwaną Spartacus, nadal o stałym podwoziu, lecz ze zmodyfikowanym usterzeniem wysokości.

AP 68TP/300 Spartacus jest dwusilnikowym wolnonośnym górnopłatem z podskrzydłowymi gondolami silnikowymi i konwencjonalnymi usterzeniami. W zasadzie płatowiec jest taki sam jak P 68. Jest bardzo tani w porównaniu z innymi samolotami. Firma przewiduje, że znajdzie on zastosowanie w krajach rozwijających się. Produkcję seryjną planuje się w 1984.

Skrzydło o obrysie prostokątnym bez skosu i o małym skosie, ma klapy i lotki, bez slotów. Usterzenia trapezowe ze statecznikami i sterami odciążonymi rogowo. Duże lemieszowe przejście w statecznik pionowy o dużym skosie dodatnim. Kadłub mieści 2-osobową załogę oraz 6 pasażerów. W tyle kadłuba za bocznymi drzwiami o dużym wykroju, mieści się bagażnik o pojemności 0,48 m³. Napęd: 2 silniki Allison 250-B17C o mocy 246 kW każdy z 3-łopatowymi śmigłami Hartzell. Paliwo 688 dm³ w 2 zbiornikach skrzydła i w gondolach silnikowych. Golenie podwozia typu resorowego z kołami w owiewkach. Dla celów wojskowych można na pylonach pod skrzydłem zawieszać standardowe ładunki NATO o masie 180 kg. Brak kabiny ciśnieniowej ma być uzupełniony opracowaniem nowej wersji tego samolotu zwanej Pulsar wyposażonej także w podwozie wciągane. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 12 m, długość — 9,70 m, wysokość — 3,65 m, pow. nośna — 18,6 m², wydłużenie — 7,75. **Masy:** własna — 1 470 kg, operacyjna — 1 500 kg, max startowa — 2 600 kg, max. do lądowania — 2 470 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa na wys. 4 570 m — 386 km/h, wznoszenia — 10,45 m/s, pułap praktyczny — 7 620 m, zasięg z ładunkiem płatnym na wys. 3 660 m — 609 km, zasięg z pasażerami — 1 680 km, start na wys. 15 m — 366 m, lądowanie z wys. 15 m — 428 m.

LAMUS



SZYBOWIEC WYCZYNOWY FELIX-STORMARN

Studentowi niemieckiemu Hansowi Guentherowi Moellerowi udało się w 1932 zaprojektować wysokowyczynowy szybowiec jednomiejscowy Felix o nazwie Stormarn. Była to wówczas pod każdym względem najnowocześniejsza konstrukcja szybowcowa w Niemczech.

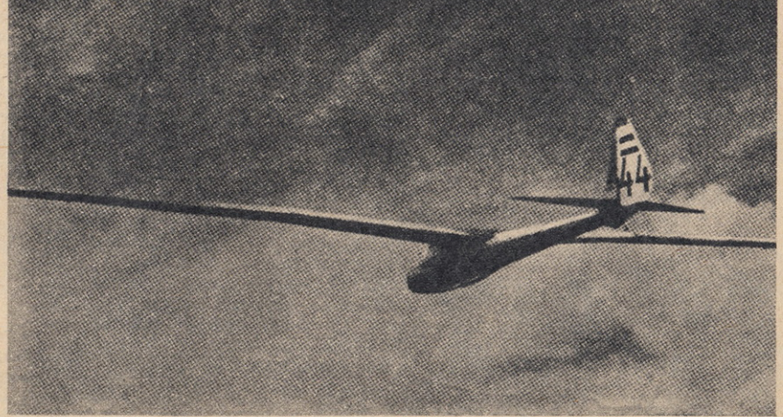
Stormarn z zamkniętą kabiną pilota sprawdził się w zawodach szybowcowych w latach 1933—35 rozgrywanych na zboczach Rhoen (na północ od Frankfurtu n. M) i na wyspie Sylt. Pilotował go konstruktor. Warto przypomnieć, że na zawodach tych w 1935 uzyskano co najmniej 9 przelotów 400—500 km. W okresie międzywojennym (1932—37) w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhoen-Wasserkuppe brały także udział polskie szybowce (SG-21, SG-28, PWS-101, CW-5 bis, Orlik-I).

Pomimo sukcesów sportowych zbudowano tylko 2 szybowce tego typu, a brak zainteresowania nimi ze strony ówczesnego Niemieckiego Instytutu Szybownictwa (DFS) w Darmstadcie pozostaje do dziś zagadką dla niemieckich historyków techniki lotniczej. Felix-Stormarn był na pewno konkurencyjnym dla wielu szybowców zaprojektowanych przez zawodowych konstruktorów szybowcowych ze znanych wytwórni w Niemczech. Ale fakt, że już od 1940 niemieckie wojska powietrzno-desantowe używały bojowo seryjnych szybowców transportowych dla 8 żołnierzy DFS-230, może świadczyć o prawdziwych wtedy zainteresowaniach i działalności tego instytutu szybownictwa na progu II wojny światowej. W DFS powstały poza tym 4 inne prototypy o przeznaczeniu wojskowym oraz duży szybowiec transportowy DFS-331 dla 15 żołnierzy (1941).

Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym ze sklejkowym kesonem skrzydeł oraz usterzenia. Kadłub skorupowy. Podwozie płozowe. Zwracają uwagę długie wąskie lotki oraz chętnie stosowany w okresie międzywojennym wznios skrzydeł w kształcie litery M. Profil płata — prof. Nikołaja Żukowskiego.

Malowanie: prawdopodobnie w barwach czerwonej i białej, bo zachowały się tylko zdjęcia czarno-białe. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 18,00 m długość — 7,28 m. **Masy:** masa własna — 156,7 kg, masa całkowita — 236,7 kg.



BALONY w Polsce

JERZY R. KONIECZNY

Hipolit Łossowski

Feliks Bołsunowski

EPIZODY Z LITERATURY

Nasz wybitny pisarz, Józef Ignacy Kraszewski (1812—1887), w jednej ze swych powieści pt. „Sto diabłów", opublikowanej w latach 1869—1874, przytacza taką m.in. rozmowę:

„— Cóż słychać o balonie? — spytał Niemcewicz.

— Lecimy z Blanchardem — rzekł Jan — stanowczo przyrzekł mi, że mnie bierze z sobą. Ziemia ciekawa być musi, gdy się na nią patrzy z góry. Ja i mój pudel musimy sobie pozwolić tej satysfakcji.

— Pudel także? — spytał Kołłątaj. Jan Potocki spojrzał bystro.

— Pudle są wszędzie, panie podkanclerzy, gdzie są ludzie; sami oni nie puszczają się na odkrycia, ale w towarzystwie ich pełno.

— Wzlecieć to nic — przerwał Ignacy — byle nie zlecieć i nie rozbić się. —"

Z treści tej krótkiej rozmowy można wywnioskować, że dotyczyła ona zamiaru lotu balonem Jana Potockiego z J. P. Blanchardem, co — jak wiemy — miało miejsce 14 maja 1790.

Tematyka balonowa nieobca musiała być zapewne również naszej poetce Marii Konopnickiej (1842—1910), skoro w nr. 4 „Tygodnika Ilustrowanego" z 1902 znajdujemy pomieszczony tam mało znany wiersz „Balony", z cyklu „Strofy jesienne". Jedna z jego zwrotek brzmi:

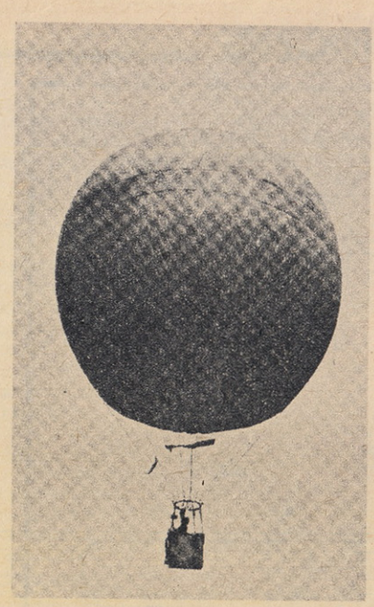
Już się człowieczym stopom znudziło
Na ziemi odmierzać kroki...
Chcą, jako ptaki, balonów siłą
Wzlatywać ponad obłoki...

Rysunek, przedstawiający epizod z wojny przyszłości, zamieszczony w jednym z czasopism polskich przed pierwszą wojną światową.

POCZĄTKI POLSKICH ODDZIAŁÓW BALONOWYCH

Pod koniec XIX wieku państwa zaborcze, Rosja, Niemcy i Austro-Węgry, zaczęły wprowadzać balony do celów wojskowych, początkowo dla obserwacji ruchów wojsk i korygowania ognia artylerii, później balony kuliste przybierały bardziej podłużną formę, stosowane były jako balony sterowe (sterowce) i na uwięzi. Na bazie oddziałów saperskich tworzono specjalne formacje aeronautyczne, którym wyznaczono określone zadania w walce z nieprzyjacielem, spodziewając się z tego znacznych korzyści. Szczególnie silnie rozbudowały swą bazę balonowo-sterowcową Niemcy. Na początku XX wieku, a szczególnie w okresie przed I wojną światową, wojska balonowe, zwane wówczas aeronautycznymi, zaczęto wyodrębniać z innych rodzajów wojsk. Wprowadzono regularne szkolenie kadr aeronautów i personelu technicznego. Wśród szkolonych znaleźli się również niekiedy Polacy służący w armiach zaborczych. Należeli do nich m.in. wyszkoleni w Rosji: Hipolit Łossowski, Feliks Bołsunowski i Aleksander Wańkowicz, późniejsi współorganizatorzy wojsk balonowych w Polsce niepodległej.

Hipolit Łossowski (1880—1925) urodził się w Nowogrodzie Siewierskim na Ukrainie. Ukończył korpus kadetów w Moskwie i pełnił służbę w armii rosyjskiej. Jako saper drugiego baonu syberyjskiego brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904—1905), w której Rosjanie stosowali z powodzeniem balony na uwięzi. W 1907 wstąpił do oficerskiej szkoły żeglugi powietrznej, a po jej ukończeniu pozostał wykładowcą. Na początku I wojny światowej był zastępcą dowódcy sterowca Albatros, a następnie pomocnikiem dowódcy aeronautyki frontu zachodniego. W 1917 dowodził szkołą pilotów w Moskwie, a potem siódmym parkiem lotniczym. W sierpniu 1917 przeszedł do I Korpusu Polskiego. Do armii polskiej wstąpił 3 listopada 1918 i został mianowany szefem Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych.



Lot balonu wolnego
(Zdjęcia ze zbiorów autora)

Feliks Bołsunowski (1881—1929) urodził się w Przyłukach na Ukrainie. W 1900 ukończył korpus kadetów w Kijowie, następnie pełnił służbę w armii rosyjskiej. Brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej, jako dowódca kompanii saperów. W latach 1907—1908 dowodził kompanią aeronautyczną w Irkucku. W 1909 ukończył oficerską szkołę aeronautyczną w Carskim Siole k. Petersburga. W I wojnie światowej był dowódcą oddziałów balonowych. W końcu 1917 wstąpił do formujących się wojsk polskich przy tzw. froncie rumuńskim (II korpus), zostając dowódcą kompanii aeronautycznej. Po bitwie z Niemcami pod Kaniowem dostał się do niewoli niemieckiej, przebywał w Brześciu n. Bugiem, gdzie skupił wokół siebie lotników prowadząc wykłady z aeronautyki. 17 listopada 1918 wstąpił do wojska polskiego, został wyznaczony zastępcą szefa Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, w grudniu objął dowództwo pierwszego baonu uzupełnień, a w kwietniu 1919 został odkomenderowany do Poznania, w celu sformowania oddziałów aeronautycznych.

Pierwsze próby tworzenia wojsk balonowych podjęto w okresie formowania jednostek wojska polskiego w Rosji w 1917. W I korpusie formował je ppłk pil. balonów sterowych H. Łossowski, wydzielając oddział aeronautyczny z kpt. Hulewiczem na czele. Na tzw. froncie rumuńskim analogiczny oddział pod dowództwem mjr. pil. obserwatora-aeronauty F. Bołsunowskiego zorganizował ppłk pil. sterowcowy Aleksander Wańkowicz, inspektor aeronautyki armii rosyjskiej tego frontu. Organizacja ta miała jednak charakter tylko formalny, ponieważ obydwa oddziały nie posiadały podstawowego sprzętu — balonów, które w ówczesnych warunkach były nie do zdobycia. W związku z tym żołnierze zawiązanych kompanii aeronautycznych zostali przydzieleni do innych jednostek saperów i samochodowych. Oddziałów balonowych nie miały również Legiony, ani Armia Polska we Francji.

Z epizodów działań bojowych w I wojnie światowej na ziemiach polskich należy odnotować fakt, że przed wkroczeniem armii niemieckiej do Warszawy w 1915 była ona bombardowana przez sterowce, których Niemcy zbudowali 87 w latach 1914—1918.

FORMOWANIE WOJSK BALONOWYCH W POLSCE NIEPODLEGŁEJ

Z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości w 1918, naczelne władze wojskowe zaczęły myśleć o formowaniu również wojsk balonowych. Na razie jednak nie było ku temu warunków, albowiem po ustąpieniu okupanta na terenach b. Kongresówki i Małopolski nie znaleziono żadnego pozostawionego przez zaborców sprzętu, a nie dało się tego zamiaru urzeczywistnić bez uzyskania balonów i sprzętu pomocniczego. Czasowo więc żołnierzy — specjalistów balonowo-sterowcowych, pochodzących z b. polskich korpusów wschodnich i armii zaborczych, z najstarszym stażem oficerem balonowym ppłk. A. Wańkowiczem, przydzielono do nowo sformowanego lotnictwa polskiego. Temu ostatniemu powierzono tymczasem stanowisko szefa Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Nie na długo jednak.

Po Powstaniu Wielkopolskim w 1919 i oswobodzeniu Poznania znaleziono w stolicy Wielkopolski, w poniemieckiej hali sterowcowej na Winiarach, pewną liczbę sprzętu balonowego (były to dwa balony obserwacyjne typu Parceval-Siegsfeld), jedną dźwigarkę konną typu Alpina, kilkaset butli z wodorem oraz inne materiały pomocnicze. Pozwoliło to na zorganizowanie pierwszej jednostki balonowej w Polsce.

W tym celu dowódca wojsk lotniczych b. zaboru pruskiego, płk Gustaw Macewicz, rozumiejący i doceniający problemy aeronautyki, wezwał do Poznania inicjatora wojsk balonowych w Polsce ppłk. A. Wańkowicza, powierzając mu organizację nowej formacji lotniczej. Z dniem 31 kwietnia 1919 ppłk Wańkowicz objął formujące się dowództwo wojsk aeronautycznych, powołując zarazem do Poznania dalszych oficerów — specjalistów w tej dziedzinie. Byli wśród nich m.in.: mjr F. Bołsunowski, który zaczął 31 kwietnia 1919 formować Oficerską Szkołę Aeronautyczną, otwartą 21 maja tegoż roku; por. Sławomir Bilek, pod którego dowództwem zorganizowano 5 maja pierwszą polową kompanię aeronautyczną i kadrę dalszych oddziałów balonowych; por. Grabowski, por. Markiewicz, por. Łaciński, por. inż. Chybczyński. Personel uzupełniono oficerami i szeregowymi z b. armii niemieckiej.

Rozległe plany rozwoju Wojsk Aeronautycznych trzeba było początkowo z konieczności ograniczyć z braku sprzętu. Ppłk Wańkowicz postarał się jednak za pośrednictwem misji zakupów sprowadzić sprzęt z Francji i Wiednia. Tymczasem jednak w końcu maja zorganizowano ruchomy park aeronautyczny (przemianowany w sierpniu na Centralne Składy Aeronautyczne), w czerwcu utworzono dwie następne kompanie, a 15 lipca pierwszą grupę aeronautyczną (3 kompanie), której dowództwo objął kpt. Jan Wolszlegier. Zorganizowano również samo Dowództwo Wojsk Aeronautycznych podporządkowane Inspektoratowi Wojsk Lotniczych.

23 lipca 1919, obok hali na Winiarach, odbył się pierwszy w Polsce wojskowy wzlot balonu obserwacyjnego Parceval. Dokonał go osobiście ppłk A. Wańkowicz.

Tak to Poznań stał się kolebką polskiego baloniarstwa.

MALOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH 82

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

BYĆ NIEWIDZIALNYM W POWIETRZU

W lotnictwie USA zastosowano barwy szare w kilku odcieniach, podobnie jak i barwy niebieskie. Taki sposób maskowania ma bardziej odtwarzać barwę nieba, która tylko w nielicznych przypadkach jest jednolita. Malowanie specjalnymi farbami utrudniającymi widzenie samolotu w powietrzu okrywane jest tajemnicą. Pierwsze próby uczynienia samolotu niewidzialnym poprzez emisję z niego światła przeprowadzono w okresie międzywojennym. Fizycy zaproponowali wykorzystanie efektu luminescencji niektórych substancji. Substancje takie domieszane do farby powodują, iż pod wpływem światła zaczynają świecić (bez potrzeby dostarczania energii ze źródła zainstalowanego w samolocie). W okresie II wojny światowej w USA opracowano takie farby na podkładzie pokostu naturalnego i syntetycznego o nazwie Haze. Zastosowane w praktyce zmniejszały widzialność samolotu powyżej 10 000 m, tak iż można go było wykryć wizualnie z odległości mniejszej niż 100 m. Farba Haze miała odcień jasnoniebieski. Samolot malowano za pomocą natrysku przy czym w różnych miejscach nakładano warstwy o różnej grubości. Powodowało to niejednakowe zabarwienie powierzchni samolotu i jednocześnie jej niejednakową luminescencję, co deformowało kształty samolotu. Farbą taką pomalowano ok. 250 samolotów przeznaczonych do rozpoznania fotograficznego Lockheed F-4, F-5 i F-10.

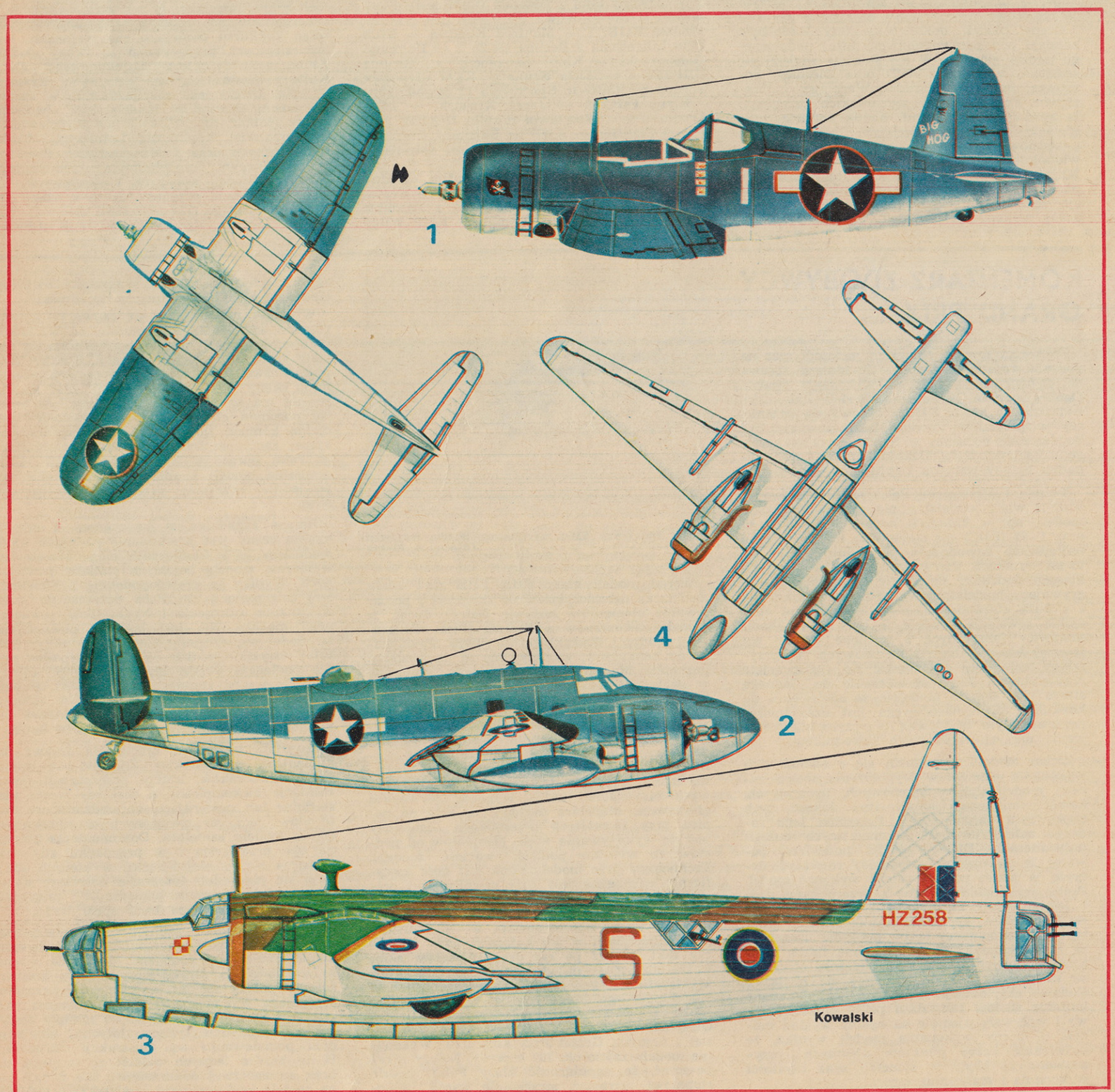
TABLICA

1 — Chance Vought F4U-1A lotnictwa marynarki USA, należący do dowódcy dywizjonu VF-17 Tommy'ego Blackburna. Malowanie typowe dla lotnictwa marynarki, powierzchnie dolne białe, boczne i górne w dwóch odcieniach barwy niebieskiej.

2 — Lockheed PV-1 Ventura, lotnictwa marynarki USA (dywizjon VB-137, Nanomea, czerwiec 1943). Malowanie typowe, powierzchnie dolne białe, boczne i górne niebieskie. Zwracają uwagę białe paski domalowane do istniejących znaków rozpoznawczych.

3 — Vickers Wellington Mk.X HZ 258 Z (304 dywizjon PSP). Malowanie typowe dla lotnictwa Obrony Wybrzeża — powierzchnie dolne białe, powierzchnie górne w nieregularne plamy Dark Green, Dark Earth (pozostałość z poprzedniego malowania).

4 — Powierzchnia dolna samolotu Vickers Wellington GRXIV pomalowana na kolor biały (powierzchnia górna i bokorys będzie pokazany w jednym z najbliższych odcinków).



WIELKA NAGRODA IV MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU LOTNICZYCH MODELI REDUKCYJNYCH POZOSTAŁA W KRAJU

Klub Modelarstwa Redukcyjnego i Redukcji Plastykowych, działający przy Dzielnicowym Domu Kultury Śródmieście we Wrocławiu, zorganizował 5—6.05.1984 z okazji 40-lecia PRL IV Międzynarodowy Konkurs Lotniczych Modeli Redukcyjnych.

W imprezie tej uczestniczyły, poza polskimi modelarzami, drużyny zagraniczne z Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Konkurs został przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi od br. przepisami APRL w klasach F4IA, F4IB, F4IC i F4ID. Oficjalne uznanie przez APRL redukcyjnego waloryzowanego modelarstwa lotniczego jako wydzielonej kategorii modelarskiej wyraźnie ożywiło modelarzy, którzy pasjonują się budową miniaturowych samolotów. Stąd też we wrocławskiej imprezie uczestniczyło 82 zawodników, w tym 36 juniorów.

Oceny modeli dokonywały trzy 5-osobowe komisje pod przewodnictwem niżej podpisanego (sędzia główny). W ich składzie znaleźli się sędziowie z CSRS i NRD oraz Oleśnicy, Sosnowca, Świdnicy, Torunia, Warszawy i Wrocławia. Praca komisji sędziowskich przebiegała zgodnie z przepisami. Każda komisja punktowała modele w odrębnym pomieszczeniu, a sędziowie dokonywali oceny pracując indywidualnie przy wydzielonych stanowiskach. Mając na uwadze dużą rangę tej imprezy — poprzedzającej I Mistrzostwa Polski — komisje sędziowskie wyraźnie zaostrzyły kryteria oceny wykonywania modeli. Odbył się też pokaz modeli konkursowych, który z dużym zainteresowaniem obejrzało kilkaset osób.

Główną nagrodę — Grand Prix — konkursu: puchar ufundowany przez dowódcę Wojsk Lotniczych zdobył Andrzej Ziober z Sosnowca, modelem polskiego śmigłowca SM-1. Startował nim w klasie F4ID. Miniatura ta została wykonana z zestawu NRD i uzyskała 94 punkty — Złoty Medal za jakość wykonania. Jej dokładność budziła podziw nie tylko wśród licznie zwiedzających pokonkursową wystawę, ale również u doświadczonych modelarzy.

WYNIKI

Klasa F4IA: 1 — Piotr Targoński — Klub Miniaturka z Kalisza (Me-109E), 2 — Andrzej Wasiak — Klub Miniaturka z Kalisza (P-47D), 3 — Edward Boni z Bytomia (Spitfire-I). Startowało 11 zawodników.

Klasa F4IB: 1 — Manfred Kandzia — Klub Otto Lilienthala z Berlina (Il-2), 2 — Rajmund Gołaszewski — Klub Samolocik z Torunia (UH-1D), 3 — Alois Krulis — KPM Plynostav z Pardubic (MiG-3). Startowało 12 zawodników.

Klasa F4IC: 1 — Jacek Krasuski — DDK Śródmieście z Wrocławia (Lublin R-XIII), 2 — Paweł Stauffer — KMP ze Świdnicy (Hurricane-I), 3 — Piotr Piasecki z Łodzi (Me-109E). Startowało 21 zawodników.

Klasa F4IC: 1 — Manfred Kandzia — Klub Otto Lilienthala z Berlina (Po-2S), 2 — Svatopluk Rozsypal — KMP Plynostav z Pardubic (Fw-190c), 3 — Henryk Hemke — KMP Wilga z Grudziądza (PZL Dromader). Startowało 31 zawodników.

Klasa F4ID: 1 — Andrzej Ziober — KPM i RP z Sosnowca (SM-1), 2 — Arkadiusz Kraszewski — Klub Miniaturka z Kalisza (SAAB Draken), 3 — Adam Giszcz z Warszawy (MiG. 21). Startowało 7 zawodników.

Ogólnie poziom konkursu można ocenić jako dobry. W dwóch klasach czołowe miejsca zajęli modelarze startujący z modelami wykonanymi samodzielnie, od podstaw. Były to: Dromader i Lublin R-XIII. Poza tym licencje modelarskie APRL będzie mogło otrzymać 15 juniorów oraz 11 seniorów, którzy uzyskali zgodne z przepisami minima punktowe. Zawodnicy ci powinni zgłosić się w swoich aeroklubach regionalnych dla dopełnienia odpowiednich formalności.

Zorganizowanie omawianego międzynarodowego konkursu modelarskiego wymagało wielomiesięcznych przygotowań ze strony zarządu Klubu oraz dyrektora Dzielnicowego Domu Kultury Śródmieście we Wrocławiu, Ryszarda Olberta. Dzięki jego zaangażowaniu w sprawy tej nowej dyscypliny modelarskiej będziemy mogli spotkać się ponownie we Wrocławiu na Ogólnopolskim Konkursie Lotniczych Modeli Redukcyjnych oraz I Mistrzostwach Polski w waloryzowanym modelarstwie redukcyjnym w klasie modeli kołowych i okrętowych. Imprezy te zostaną przeprowadzone z okazji Dni Wojska Polskiego (12—14.10.1984).

Mgr KRZYSZTOF WOLFRAM

KOMENTARZ ZDOBYWCY GRAND PRIX

Po konkursowych emocjach nadszedł czas na podsumowanie i refleksje. Zasadniczą sprawą do omówienia jest poziom wykonania modeli. Ogólny poziom wykonania modeli był niski, zwłaszcza w klasie F4IC i nasuwa się pytanie, czy w przyszłości modele takie powinny być dopuszczane do oceny w imprezie mającej rangę międzynarodową. Uzasadniona w tym przypadku byłaby wstępna kwalifikacja modeli.

Termin I Mistrzostw Polski APRL spowodował, iż wielu modelarzy nie wystawiło swoich modeli, np. w kategorii modeli w skali 1 : 48 oraz 1 : 72 (F4IC) nie startowało trzech naszych najlepszych zawodników. Wyraźnie odbiło się to na wynikach. Pierwszymi nagrodami w tych klasach podzielili się goście zagraniczni, wygrywając modelami wykonanymi poprawnie i z dużą starannością, ale nie będącymi specjalną rewelacją. Modele te były przeróbkami zestawów fabrycznych i ocenione zostały wg trzeciej klasy kategorii medalowych. W przyszłości należałoby zastanowić się, czy przyjęte regulaminowo ścisłe ograniczenie do jednego startu tym samym modelem w odniesieniu do konkursu międzynarodowego jest uzasadnione, ponieważ było to główną przyczyną niestartowania naszych najlepszych zawodników.

Liczni modelarze pokusili się o samodzielne wykonanie elementów wyposażenia wewnętrznego modeli (luków bombowych, towarowych, komór silnikowych, kabin itp.). Jakość tych części była bardzo różna. Przeróbki tego rodzaju należą do prac wymagających dużego doświadczenia. Dlatego młodzi modelarze powinni w przyszłości staranniej rozważyć decyzję, w jakiej postaci należy wykonać model. Próba wykonania modelu z przeróbkami daje z jednej strony możliwość uzyskania dodatkowych punktów, ale równocześnie stwarza groźbę otrzymania dużej liczby punktów ujemnych za złe wykonanie. Niejednokrotnie liczba punktów ujemnych przewyższa dodatnie otrzymane za przeróbki. Podobnie rzecz się miała ze śladami eksploatacji. Nieumiejętnie wykonane imitacje śladów zabrudzeń psuły efekt końcowy i wpływały ujemnie na ogólny wygląd modeli. Z oceny wykonania modeli wynika, że największe liczby punktów ujemnych przyznawano za błędy w symetrii oraz czystości wykonania i malowania części.

Model śmigłowca SM-1 wyróżniony Wielką Nagrodą. Zdjęcie: A. Ziober

Wśród modeli klasy F4IA i IB zbyt wielu modelarzy ograniczyło się do sklejenia i pomalowania elementów zestawu. Należy dodać, iż modele zawodników z Kalisza (Piotr Targański i Andrzej Wasiak), od niedawna wystawiane do konkursów, wykonywane są na wysokim poziomie. Ma to istotne znaczenie, ponieważ w skalach 1 : 24 i 1 : 32 nie mieliśmy do tej pory specjalnych osiągnięć.

Osobne zagadnienie stanowi klasa F4ID. Zauważa się wzrastającą popularność tej grupy modeli, szczególnie wśród młodych. Modele w skali 1 : 100 są łatwiej dostępne na rynku i znacznie tańsze. Przy niewielkim nakładzie dodatkowych materiałów można wykonać je bardzo efektownie. Modelarz znajduje tu pole do popisu przy rozmaitych przeróbkach. Zmuszony jest do wykonywania wielu elementów od podstaw, co wybitnie podnosi wartość modelu. Technologia prac modelarskich jest dość specyficzna: wymagana jest duża cierpliwość i precyzja, detale są bardzo małe i ich obróbka jest skomplikowana. A jednak coraz więcej modeli tej klasy bierze udział w konkursach. O możliwościach w tej kategorii niech świadczy fakt, że już po raz drugi model w skali 1 : 100 otrzymał największą liczbę punktów w klasyfikacji generalnej. Tym razem był to model polskiego śmigłowca SM-1, będący przeróbką zestawu wytwórni Plasticard (NRD). Otrzymał on Złoty Medal (jedyny w konkursie) i nagrodę Grand Prix konkursu. Wykonanie modelu zajęło ok. 700 h pracy. Należy przypuszczać, że popularność klasy F4ID będzie stopniowo wzrastać, szczególnie wśród młodszych modelarzy, gdy w przyszłości ujęta zostanie w klasyfikacji mistrzostw Polski.

W ocenie modeli dają się zauważyć szybciej rosnące wymagania konkursowe od wzrastających umiejętności modelarzy. Wzbudza to niestety sporo niezdrowych sensacji. Sprawę komplikuje swoista ewolucja interpretacji regulaminu oceny. Trzeba sobie jednak zdać sprawę, że nie ma w sporcie regulaminów idealnych. Na obecnym etapie należałoby powołać specjalną komisję złożoną z osób kompetentnych, której zadaniem byłoby w okresie najbliższego roku opracowanie nowego zbioru zasad oceniania modeli i opublikowanie w SP, odpowiednio wcześniej, przed okresem konkursów.

Innym zagadnieniem związanym z regulaminem oceny jest przekonanie panujące wśród modelarzy, iż w konkursach mogą uczestniczyć wyłącznie modele bojowych statków powietrznych. Wynika to prawdopodobnie z niewłaściwej interpretacji rozdziału dotyczącego oceny wykonania uzbrojenia i wyposażenia zewnętrznego modelu. Nie jest bowiem powiedziane, że model nieuzbrojony (samolot cywilny) traci tutaj wszystkie punkty. W tym przypadku ocenie podlegają detale zewnętrzne (np. anteny, linki, zastrzały, stopnie, uchwyty itp.). Punkty ujemne uzyskuje model za braki w elementach wyposażenia, bądź za nieprawidłowe lub niezgodne z dokumentacją wykonanie detali.

Pozostała jeszcze do omówienia sprawa dokumentacji modelarskiej. Znalazło się jeszcze wielu zawodników, którzy przedstawili dokumentacje niekompletne, a niekiedy wręcz niestaranne lub zawierające wprawdzie sporo materiałów, lecz nie związanych z wykonanym typem modelu samolotu. Dokumentacja powinna być przejrzysta i w przypadku gdy zamieszcza się w niej książki, w których znajdują się plany lub fotografie dotyczące danego samolotu, istnieje konieczność załączenia odpowiedniego wykazu bądź spisu treści.

Nie jest również żadnym wytłumaczeniem brak odpowiedniej dokumentacji spowodowany niemożliwością jej zdobycia. Modelarze powinni zrozumieć, iż atrakcyjność modelu konkursowego polega na jak najbardziej szczegółowym jego wykonaniu, z uwzględnieniem największej liczby detali, a nie na zakupie zestawu za kilkanaście tysięcy złotych i sklejeniu oraz pomalowaniu wg instrukcji firmowej. Wiele bardzo ładnych modeli ze względu na brak szczegółowej dokumentacji nie nadaje się na modele konkursowe.

ANDRZEJ ZIOBER

CHŁOPCY Z SANDOMIERZA

Z nadwiślańskiego Sandomierza, w imieniu grupy rówieśników, napisał do nas Paweł Baryła długi list. Zacytujemy jego fragment: „Jest nas tu w Sandomierzu kilkunastu, w większości harcerzy. Długo dyskutowaliśmy przed napisaniem tego listu, ale jednak zdecydowaliśmy razem udać się do Was. Chodzimy do różnych szkół, ale w tym samym mieście. Interesujemy się historią lotnictwa i postanowiliśmy utworzyć grupę harcerzy, którzy pogłębialiby swą wiedzę w tym kierunku. Nie wiemy jednak, czy sami możemy stworzyć taki klub harcerski i dlatego prosimy, abyście nam pomogli. Na patrona naszej grupy wybraliśmy mjra pil. Stanisława Skarżyńskiego, sławnego lotnika. Pomóżcie nam zdobyć jakiekolwiek bliższe informacje o tym człowieku".

Drodzy chłopcy, dziękujemy Wam za list i okazane nam w nim zaufanie. Chcemy Wam pomóc i dlatego informujemy, że w numerze 18(1640) z 1 maja 1983 r. „Skrzydlatej Polski" zamieściliśmy obszerny artykuł o wielkim polskim lotniku, dzielnym żołnierzu, sławnym pilocie i rekordziście. Może on być dobrym wzorem dla każdego z Was, bo przede wszystkim był wielkim patriotą, a poza tym miał silny charakter.

W zeszłym roku, w Warcie — mieście urodzenia Stanisława Skarżyńskiego, odbywały się wzruszające uroczystości 50-lecia jego przelotu nad Atlantykiem na samolocie sportowym RWD-5bis. Jeśli chodzi o ten rekordowy przelot, to o jego przebiegu możecie dowiedzieć się z obszernego dwukolumnowego artykułu, jaki zamieściliśmy w 19(1641) numerze „Skrzydlatej" z 8 maja 1983 r. Na okładce tego numeru — znajduje się piękny rysunek lecącego nad oceanem RWD-5bis, wykonany przez naszego artystę grafika Grzegorza Niewczasa. Wewnątrz numeru — archiwalne zdjęcia ukazujące Stanisława Skarżyńskiego i jego samolot nad Atlantykiem, scenę uroczystego powitania bohatera w Warszawie przez ówczesnego premiera rządu polskiego, samolot RWD-5bis na lotnisku warszawskim oraz trasę przelotu przez Atlantyk z St. Louis do Maceio, z naniesionymi strefami wiatrów (odległość 3 160 km). Polecamy Wam również do wglądu numer 25(1647) „Skrzydlatej Polski" z ub. r., w którym — w artykule pt „W Warcie — 50 lat po przelocie Skarżyńskiego" — relacjonujemy przebieg uroczystości, jakie tam się wówczas odbywały.

Proponujemy Wam również, abyście skontaktowali się z dyrekcją Muzeum Miasta i Rzeki Warty (oczywiście w Warcie), gdzie pieczołowicie przechowywane są pamiątki po Stanisławie Skarżyńskim. Z pewnością spotkacie się tam z przychylnością i uzyskacie mnóstwo ważnych dla Was informacji o wybitnym lotniku. Nie zaszkodzi również, jeśli nawiążecie kontakt ze Szkołą Podstawową im. kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego w Warcie i tamtejszymi harcerzami. Nie wątpimy, że pomogą oni Wam w realizacji Waszych zamiarów.

Na pytanie zawarte w Waszym liście, czy możecie sami stworzyć klub harcerski, w którym pogłębialibyście wiedzę z zakresu historii lotnictwa, możemy odpowiedzieć twierdząco: oczywiście, nic tu nie stoi na przeszkodzie. Powinniście tylko, z czysto praktycznych względów, zdobyć sobie jakiś kącik, w którym moglibyście zbierać się. Najprościej by było w siedzibie np. drużyny harcerskiej, do której należycie. Ot, choćby w izbie harcerskiej. Większość z Was przecież, jak czytamy to w liście, jest harcerzami.

Chcemy Wam jeszcze podać adres harcerzy lotniczych, których zdjęcie — w pięknych mundurkach, jakie Wam się tak podobały — widzieliście na okładce w numerze 23 „Skrzydlatej" z br.: Harcerskie Koło Lotnicze „Trawers" w Złotoryji, ul. Żeromskiego, Bastion Obrony. Od nich również z pewnością uzyskacie wiele cennych informacji o tym, jak pracować w tego rodzaju klubie, lub kole.

Zasyłamy Wam pozdrowienia i życzymy powodzenia.

(z)

KORESPONDENCJE

LOTNICZY FESTYN

Z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka i dla uczczenia 40-lecia PRL na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbył się w dniach 2—3.06.84 całodzienny lotniczy festyn. Z inicjatywy aeroklubu i Kombinatu Budowlanego oraz ZSMP zorganizowano festyn sportowo-rekreacyjny dla dzieci własnych pracowników. Odbyło się wiele imprez, wystąpiły także na estradzie pod kolorową czaszą spadochronu zespoły Pałuki, muzyczny i teatrzyk kukiełkowy. Największą jednak atrakcją były loty pasażerskie i skoki spadochronowe w wykonaniu skoczków Aeroklubu Pomorskiego, m. in. Sławomira Rybackiego, Sławomira Laube i ich instruktora Mieczysława Kirszkowskiego. Start i lądowanie na motolotni demonstrował oraz objaśniał budowę i technikę latania instruktor lotniczy Krzysztof Kosior z Aeroklubu Bydgoskiego.

Pokaz sprzętu lotniczego odbył się na wydzielonej części lotniska, a objaśnień udzielali zwiedzającym instruktorzy i doświadczeni piloci z aeroklubu. Na specjalnym torze modelarskim na lotnisku młodzi modelarze (juniorzy) z Aeroklubu Pomorskiego, m. in. Andrzej Radke, Marek Czyż i Grzegorz Bielawski, demonstrowali modele na uwięzi. Prócz tego odbyło się szereg konkursów, m. in. wiedzy o lotnictwie sportowym i wojskowym, w którym zwyciężył Leszek Maćkowiak, przed Małgorzatą Szubą i Piotrem Krynem (wszyscy z Torunia). Zasłużeni instruktorzy modelarstwa lotniczego I klasy, Jerzy Witkowski i Lech Podgórski, prowadzili z najmłodszymi uczestnikami festynu konkurs (w warunkach polowych) budowy modeli kartonowych typu Zuch na czas i w konkurencji — czyj model uzyska najdłuższą odległość przelotu. Zwyciężył Sławomir Szlachetka, przed Bartłomiejem Wierzbowskim i Michałem Zielińskim. Zwycięzcy i wyróżnieni w konkursach otrzymali pamiątkowe dyplomy i upominki.

Sporym powodzeniem cieszyły się kiermasze książek, zabawek i bielizny dziecięcej. Lotnicza kawiarnia i ruchomy bufet były obficie zaopatrzone w słodycze i napoje chłodzące.

Za sprawną organizację festynu słowa uznania należą się kierownikowi aeroklubu Stefanowi Mrozowiczowi, jego zastępcy do spraw propagandy i wychowania, instruktorowi lotniczemu Jerzemu Kowalskiemu oraz Mariuszowi Bojanowskiemu, Wiesławie Gucz i Andrzejowi Wieczorkowi — współorganizatorom z Kombinatu Budowlanego w Toruniu.

W festynie uczestniczyło około 3 tys. osób, przede wszystkim dzieci.

Mgr Andrzej Kowalski

KLUB·ISKRA

Witold Fus, ul. Buczka 11/5, 26-600 Radom, poszukuje książki „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945", wszelkich materiałów w postaci np. odbitek kserograficznych, planów dotyczących samolotów lub modeli nieskle jonych 1:72 Ła-7, MiG-17PF oraz numeru 12/83 i 52/83 „Skrzydlatej Polski". W zamian oferuje: książki — „Lotnictwo i kosmonautyka", „BWW II wojna światowa", „Lotnisko toruńskie 1920—1945", „Stawka większa niż życie" — t. I i II, „Militaryzm niemiecki", „Opowiadania wybrane" — St. Lema oraz numery „Małego Modelarza": 7, 3/83, „Skrzydlatej Polski": 2, 3, 4, 5, 6, 8/84.

Adam Górny, ul. Ratajczaka 103, Śniaty, 64-032 Wilkowo Pol., poszukuje odcinków „Godła i barwy w lotnictwie": nr 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31 lub numerów „Skrzydlatej" z tymi odcinkami. Poszukuje również zeszytów TBiU. Do wymiany przeznacza odcinki nr 75, 87, 112—120, 122—124, 126—134 z serii „Karate" i odcinki nr 82, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 92 z serii „Chwyty obronne" z tygodnika „Żołnierz Polski", „Plany modelarskie" nr 113, numery „Małego Modelarza": 2/81 i 4—6/83 oraz numer 22/83 „Skrzydlatej". Ma również tomiki „Żółtego Tygrysa", „Sensacji XX wieku", komiksy „Pilot śmigłowca" i „Nocna wizyta".

Jerzy Rasała, ul. Wrzeciono 17 m. 50, 01-961 Warszawa, tel. 35-20-67, wymieni sklejone modele samolotów firm zachodnich 1:72 (około 100 modeli II wojny światowej) na nie sklejone modele samolotów współczesnych, książkę „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939".

Piotr Jagielski, Os. XXX-lecia PRL 1/10, 63-000 Środa Wlkp., poszukuje numerów „Małego Modelarza" z lat 1959—75. W zamian oferuje nie sklejony model samolotu Jak-1M (1:72), numery „Małego Modelarza" — Mosquito, RWD-13, Il-2, Jak-23, Pe-2, IS-3, Zefir-4, PZL-37B Łoś, i inne z lat 1977—83, ksero Hawker Tempest Mk V, książki — „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", Miniatury Lotnicze, TBiU nr 87, 88, tomiki „Żółtego Tygrysa" i literatury science-fiction, odcinki serii „Godło i barwa w lotnictwie" — nr 52-64.

Sławomir Wójcik, ul. Próchnika 123/1, 53-407 Wrocław, ma do wymiany 50-tomową bibliotekę lotniczą (m. in. Meissner, Żwirko, Urbanowicz, Król, Rolski, Skalski, Arct — beletrystyka, technika lotnicza i astronautyczna, komplet 1—91 TBiU jako całość, modelarstwo itd.). Poszukuje pozycji z literatury pięknej proza ibero, Sartre, Beckett, Proust, Shaw itp., filozofia, psychologia, poezja).

Leszek A. Wieliczko, Os. Niepodległości 5/135, 31-861 Kraków, udostępni lub wymieni opisy samolotów i śmigłowców wojskowych z okresu 1936—80. Wykaz prześle na życzenie. Odpowie na każdy list.

Robert Dominik, ul. Kilińskiego 69, 34-410 Rabka, ma do odstąpienia: numery „Skrzydlatej Polski" — 28, 35/75, 6, 14, 16, 38, 48/76, 4, 24, 25/83, „Żołnierza Polskiego" — 40, 41, 42, 51, 52/83, 2, 5/84, „Morza" — 10, 11, 12/83, „Modelarza" — 7, 8/82, 6, 8, 9, 10, 11, 12/84, TBiU — 71, trzy zeszyty „II wojny światowej", numer 20 z Biblioteczki SP, „Sekrety modeli swobodnie latających z napędem silnikowym", „Latające modele samolotów", „Ucieczka z wyspy Uznam", „Od Pearl Harbour do Hiroszimy", „Portrety dowódców", niszczyciele Wicher i Burza z serii Miniatur Morskich oraz „Polak melduje z Kosmosu". W zamian chce otrzymać: TBiU nr 3, 5, 10, 13, 17, 19, 22, 23, 25, 29, 32, 34, 35, 38, 41, 42, 44, 48, 55, 58, 60, 63, 65, 67, 68, 72, 74, 75, książki z Biblioteczki SP nr 3, 4, 6, 12, oraz „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", „1939—1945" i „1945—1980".

Jerzy Szlachta, ul. Kasztelańska 36/9, 58-314 Wałbrzych, ma nie sklejone modele samolotów produkcji czechosłowackiej w skali 1:72: MiG-15 UTI i Avia S-199, które chciałby zamienić na model samolotu Bristol F2B Fighter produkcji zachodniej. Ponadto ma silniczek spalinowy modelarski Jena 2,5 cm³, który zamieniłby na jeden z nie sklejonych modeli samolotów MiG-23, MiG-25 lub Mirage, w skali 1:72.

Stanisław Flis, ul. M. Reja 24/19, 22-400 Zamość, ma do odstąpienia plastykowe modele samolotów PZL-37 A/B Łoś, PZL P-11c w skali 1:72 produkcji krajowej, w zamian za inne plastykowe modele samolotów.

Lech Namiotko, Szczepki 13, 16-304 Nowinka, poszukuje książki A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939—45".

OGŁOSZENIA DROBNE

Poszukuję starych silników modelarskich, szczególnie iskrowych. Mogą być uszkodzone. W rozliczeniu — silniki współczesne lub zapłacę gotówką. Jerzy Kubiak, Lotnisko 262/11, 08-521 Dęblin 3. (ogł. nr 68)

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników samolotów, wiatrakowców. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, Wrocław. (ogł. nr 69)

Sprzedam aparaturę proporcjonalną do zdalnego sterowania Signal-FM7 i zwykłą Pilot-4. (ogł. nr 70)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny,** z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski,** sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski,** z-ca sekr. red. — **Piotr Górski,** kierownicy działów — **Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski,** redaktor graficzny — **Jolanta Kalita,** redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz,** sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 z, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045--139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,

— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

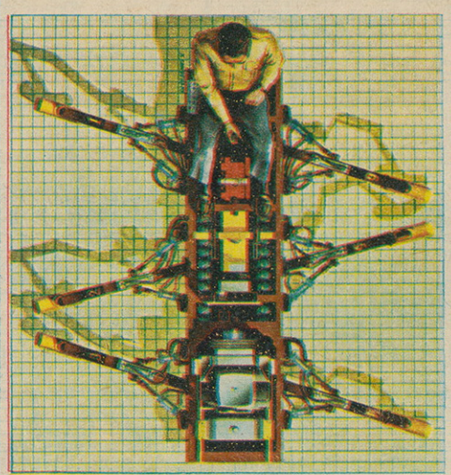
Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 6.VII.1984 r. Zam 5976. T-30.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

NA TENERYFIE

Lotnia Flamingo Cloud w Punta Brava na Teneryfie. Różnice poziomów miejsc startu i lądowiska — ok. 2 000 m, odległość w linii powietrznej — 15 km. Zdjęcie z pierwszej wyprawy lotniarskiej.

LEPIEJ CHODZIĆ CZY SKAKAĆ PO INNYCH PLANETACH?

Po rozwiązaniu problemów pierwszych pojazdów księżycowych Rovera i Łunochoda powstał jakby zastój w tej dziedzinie. A jednak robotronika nie śpi. W wielu państwach prowadzone są prace w dziedzinie środków transportowych skaczących i kroczących, bardziej przydatnych (np. na innych planetach) od pojazdów kołowych lub gąsienicowych. Wykorzystuje się przy tym technikę podpatrzoną u konika polnego, konia, kangura, geparda oraz — komputery. Napędy są różne: elektryczne, hydrauliczne, pneumatyczne. Największą trudnością jest ustatecznienie pojazdu w nierównym terenie. Ale są już odpowiednie urządzenia giroskopowe i inne. Na rysunku jeden z doświadczalnych pojazdów kroczących.

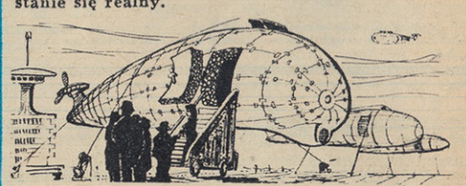


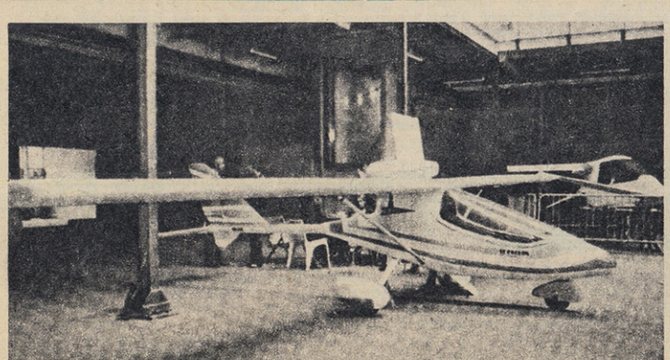
MŁODY STARY PILOT

Najstarsi latający piloci? Najstarsi piloci sportowi w PRL — Gawlik i Zołotow — przerwali latanie mając 69 i 73 lata. Ponad 80-letnia Amerykanka przeleciała samotnie Atlantyk. W lotnictwie komunikacyjnym wielu państw rozważa się, czy górna granica wieku 60—65 lat nie jest za niska. Skąd się to bierze? Z jednej strony obiektywne badania lotniczo-lekarskie nie wykazują szczególnych zmian, z drugiej lotnictwo łączy się tradycyjnie z młodością. Trwa walka ze starością. Obecnie istnieje w świecie ok. 300 hipotez starzenia się i ok. 60 000 prac naukowych z gerontologii. Według poglądów z 1984 czołowych uczonych radzieckich człowiek może żyć 115—120 lat. 64,6% specjalistów uważa, iż do 2010 stanie się możliwa kontrola tempa starzenia się (pozostali są przeciwnego zdania lub przewidują ją po 2025). Dotychczasowe eksperymenty ze zwierzętami dają przedłużenie ich życia o 30, czasem nawet 100%. Uczeni przestrzegają jednak przed informacjami z całego świata o rzekomo zbliżającym się okresie radykalnego przedłużenia życia ludzkiego. Wiadomości o ludziach żyjących 130—152 lata o niczym nie świadczą. Ważniejsze, że są już 80-latkowie, praktycznie zdrowi, zaliczani do grupy... młodych starych. Jest to istotne także dla obecnych 20—35-latków. Według przewidywań UNESCO liczba ludzi w wieku ponad 61—76 lat będzie w 2025 siedmiokrotnie większa niż teraz. To będą oni.

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

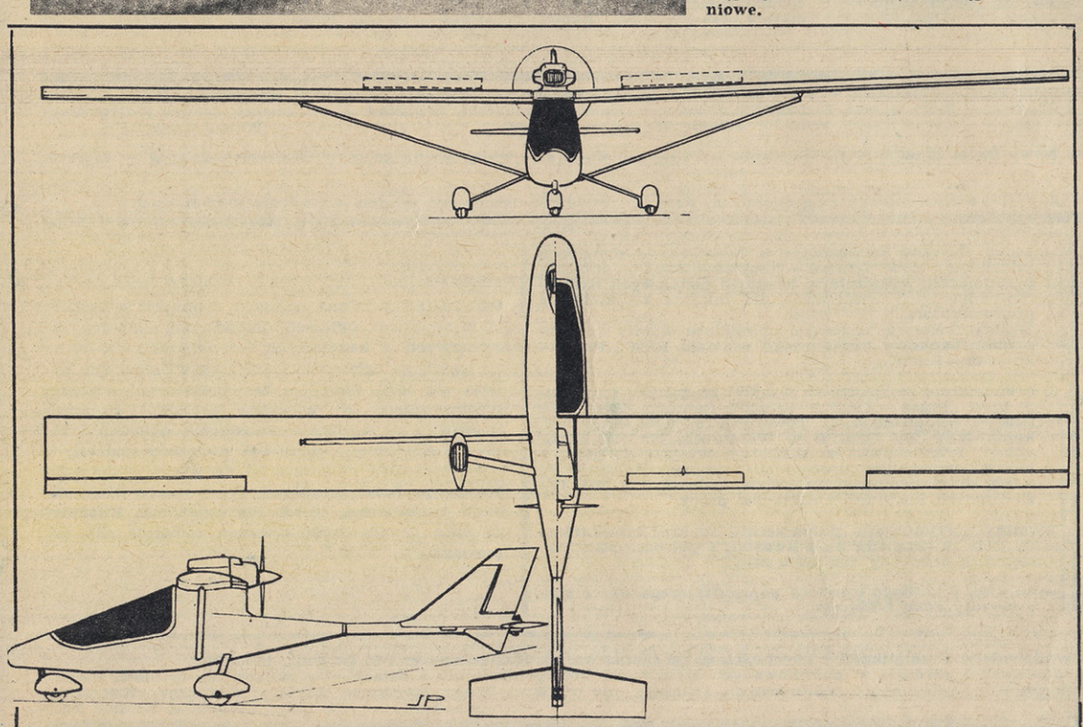
Projekt inż. W. Sokołowa z ZSRR (1984): wykorzystanie próżni w konstrukcji sterowców i innych aerostatów. Dotąd (od ponad 300 lat) myślano o próżni do wytwarzania siły nośnej, ale tym razem chodzi o próżniowanie gazopolimerów i innych wypełniaczy, np. komórkowych. Konstrukcje lotnicze mogą być bardzo lekkie, sztywne i wytrzymałe. Pomysł polega na wypełnianiu tworzyw piankowych powietrzem lub helem albo wodorem. Być może, gdy w końcu XX w. pojawią się superlekkie tworzywa piankowe (są już ich prototypy), pomysł stanie się realny.





SAMOLOT ULTRALEKKI FRELON

Francuski jednomiejscowy samolot ultralekki Frelon, z silnikiem o mocy 19,9 kW (27 KM) i śmigłem średnicy 650 mm. Konstrukcja kompozytowa. Lotki, ster kierunku, ster wysokości (usterzenie płytowe) i skrzydłowe hamulce aerodynamiczne. Rozpiętość 10,4 m, długość — 5,4 m, wysokość — 1,5 m, pow. płata — 6,76 m² (w odmianie ULM — FAI wymagana jest pow. nośna min. 10 m²). Masa własna — 135 kg, całkowita max. — 220 kg. Prędkość max. — 110 km/h, przelotowa — 80 km/h, przeciągnięcia — 45 km/h. Osiągi obliczeniowe.



LOTNIARSTWO

W sprzedaży w Polsce pojawiła się ostatnio książka W. Ostaszowa „Deltapłanierizm" (Lotniarstwo), wydana w 1983 przez syberyjski oddział Akademii Nauk ZSRR. Książka licząca 112 stron, ma rozdziały: podstawy aerodynamiki (z danymi profili), szczególne stany lotu, lotniarstwo i meteorologia, obliczenia niektórych elementów konstrukcyjnych oraz sposoby zapewniające bezpieczeństwo lotu. Opisana została również metoda doboru zespołu napędowego do motolotni (ULM-ów). Podano m. in., że seryjna lotnia opracowana w biurze konstruktorskim O. Antonowa Sławuticz-UT przeszła pełny program prób statycznych i w locie.

Książka różni się od wszelkich innych konkretnym podejściem konstruktorsko-użytkowym, a nie opisowym. Wśród 34 źródłowych pozycji bibliograficznych z całego świata znajdują się 3 z SP. Kosztuje 18 zł.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Drachenfliegermagazin", „Izobretatiel i Racjonalizator", „TM—83", archiwum.

SP